

ANNEXE N° 454

(Session ord. — Séance du 5 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner : 1° la proposition de loi de M. Henry Chéron et plusieurs de ses collègues, relative au placement des travailleurs et portant modification des articles 79, 81, 83 à 93, 98 et 102 du livre 1^{er} du code du travail et de la prévoyance sociale; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss et plusieurs de ses collègues, relative à l'institution d'offices départementaux et de bureaux paritaires de placement, par M. Paul Strauss, sénateur (1).

Messieurs, l'organisation du marché du travail est, en temps de guerre comme en période normale, un problème de premier plan. Notre loi du 14 mars 1904, malgré les progrès relatifs qu'elle a permis de réaliser, n'a pas donné des effets satisfaisants, et elle a besoin d'être fortifiée et surtout complétée.

Sous la pression des nécessités impérieuses et tragiques de la guerre, les lacunes de notre régime de placement public sont apparues, des solutions nouvelles, accueillies antérieurement avec des préventions injustifiées, ont soudainement reçu l'approbation concordante des milieux intéressés.

Les conditions économiques, qui ont résulté de la mobilisation, ont tout d'abord provoqué une énorme crise de chômage. Les événements qui ont suivi la victoire de la Marne et le retour du Gouvernement à Paris ont, peu à peu, déterminé une prodigieuse crise de main-d'œuvre.

Dès lors apparaissait, avec une clarté aveuglante, la connexion étroite entre la lutte contre le chômage et les institutions de placement.

La méthode expérimentale, dramatiquement imposée par les circonstances, a fait se dégager deux idées connexes; d'une part, la nécessité d'une organisation décentralisée de placement public; d'autre part, l'utilité d'une commune et égale coopération des éléments patronaux et ouvriers.

La constitution du fonds national de chômage, ordonnée par la circulaire du 20 août 1914, devait logiquement aboutir à la création d'un service de contrôle, et celui-ci avait pour conséquence rationnelle la mise à la disposition des administrations intéressées de moyens de placement public. C'est ainsi que fut créé, dès le début de la guerre, par les ministères de l'intérieur et du travail, l'office central de placement des chômeurs et des réfugiés.

Par sa circulaire en date du 5 février 1915, M. Bienvenu-Martin, ministre du travail et de la prévoyance sociale, assignait aux commissions mixtes chargées d'étudier les questions relatives au maintien du travail national, un rôle propulseur au point de vue du recrutement de la main-d'œuvre et du placement des ouvriers. Il les engageait à constituer un office départemental de placement, destiné à se tenir en contact avec les bureaux municipaux, les fonds de chômage, les syndicats patronaux et ouvriers.

En effet, avant même la naissance des commissions mixtes du travail, plusieurs départements avaient institué des offices départementaux de placement.

Dans son rapport à la Chambre, du 25 février 1915, M. Justin Godart, au nom de la commission du travail, proposait en exemple l'organisation anglaise du placement public et il rappelait opportunément que la composition mixte des commissions administratives des bureaux ou offices de placement était d'inspiration française puisqu'elle remonte au décret du 16 mars 1818 sur la matière.

Dès sa constitution, la commission mixte du travail de la Seine élaborait, sur le rapport de M. Henri Sellier, des vœux fortement coordonnés sur la création d'un office paritaire départemental de placement. L'honorable rapporteur, qui faisait accepter ses vues et les propositions de la commission mixte du travail par le conseil général de la Seine dont il fait partie, a marqué avec force la voie à suivre en vue de substituer, suivant ses propres expressions, à l'anarchie actuelle des moyens susceptibles non seulement d'atténuer la crise de chômage ré-

sultant des hostilités, mais surtout de parer aux conséquences redoutables de la situation économique, au moment de la démobilisation, et de préparer, pour le lendemain de la guerre, la possibilité d'obtenir des résultats analogues à ceux que l'Allemagne, l'Angleterre et la plupart des pays de l'Europe ont su obtenir par l'organisation rationnelle du placement.

Les 18 et 26 mai 1915, la commission mixte du travail de la Seine a émis les vœux suivants:

« I. L'administration préfectorale procédera dans le plus bref délai, au recensement de la main-d'œuvre disponible, parmi les bénéficiaires de secours de chômage.

« Ce recensement, qui devra fournir les indications les plus précises sur les aptitudes professionnelles des chômeurs, sera organisé d'une façon telle qu'il puisse être complété par périodes mensuelles, d'après les fluctuations survenues dans l'utilisation de la main-d'œuvre;

« II. Il sera créé un office départemental de placement et de la statistique du travail dans le département de la Seine, en vue de coordonner les efforts publics et privés pour l'organisation du placement et de la statistique du travail.

« Cet office sera chargé, sous le contrôle du conseil général et de l'administration préfectorale, de centraliser les résultats des recensements mensuels des chômeurs et d'organiser le placement dans la région parisienne.

« Il devra organiser, dans le plus bref délai, au moyen des indications fournies par les recensements des chômeurs et les renseignements fournis par les bureaux municipaux de chômage, un bureau central de statistique et de placement dont dépendront les bureaux municipaux fonctionnant sous le régime de la loi de 1904.

« Cet organisme sera administré, sous la présidence du président de l'association française pour la lutte contre le chômage, par un conseil d'administration composé de :

« Trois patrons et trois ouvriers, respectivement désignés par l'assemblée générale des prud'hommes patrons et des prud'hommes ouvriers des différentes sections du conseil de la Seine;

« Deux conseillers généraux élus par l'assemblée départementale, sur la proposition de la commission mixte du travail et du chômage du conseil général;

« L'inspecteur divisionnaire du travail de la première circonscription ou l'inspecteur départemental, chargé du contrôle;

« Un représentant du ministère du travail;

« Un représentant du préfet de la Seine;

« Un patron et un ouvrier désignés dans leur sein par chacun des bureaux de placement paritaires professionnels qui pourront être créés dans le département.

« Il désignera, dans son sein ou au dehors, un secrétaire général parmi les personnes qu'il estimera les plus qualifiées par leurs études antérieures pour exercer ces fonctions;

« III. L'office départemental de placement et de la statistique du travail devra poursuivre l'étude de l'organisation générale du placement dans l'agglomération parisienne par bureaux paritaires professionnels, chaque fois qu'il aura réalisé l'entente, à cet égard, des syndicats professionnels patronaux et ouvriers des professions intéressées.

« Ces bureaux devront être gérés par des commissions paritaires professionnelles, où figureront, en nombre égal, des ouvriers et des patrons élus sur les listes électorales prud'homales par les salariés et les patentés de la profession.

« Les règlements de ces bureaux seront préparés par les commissions paritaires et soumis à l'approbation de l'office départemental, qui veillera à ce qu'ils soient tous établis sur des bases et des principes uniformes, indépendamment de toute préoccupation étrangère à la bonne affectation du travail.

Cette organisation rationnelle du placement, réalisée avec tant de succès dans les pays étrangers, avait été préconisée avant la guerre par M. Picquenard, par M. Marx Lazard, par l'association pour la lutte contre le chômage; elle a été mise debout et improvisée, à la lumière des faits, au cours de l'année 1915.

L'urgence impérieuse des nécessités de guerre aurait à elle seule suffi à imposer de nouvelles méthodes, que les perspectives de la démobilisation et du déficit de main-d'œuvre nationale rendent pour ainsi dire inéluctables, dans l'avenir comme dans le présent.

Le chômage et la main-d'œuvre pendant la guerre.

Le lendemain de la mobilisation a été suivi d'une formidable crise de chômage, encore aggravée par l'exode douloureux de nombreux réfugiés des régions françaises envahies et de l'héroïque Belgique.

Le fonds actuel de chômage, créé le 20 août 1914, avait pour but de subventionner les fonds locaux de chômage constitués par les communes et les départements.

La crise atteignit son maximum du 2 août au mois d'octobre 1914, date à laquelle commençaient à s'ouvrir et à fonctionner les usines de guerre. Un effort continu, persévérant, de placement a coïncidé avec la reprise économique, et, peu à peu, par degrés successifs, par suite des mesures prescrites par le ministère du travail, le nombre des chômeurs a progressivement décroché.

Le fonds de chômage de Paris, le plus important, offre à cet égard des chiffres instructifs; voici l'évolution qu'il a subie au cours de ces deux années :

	Hommes.	Femmes.	Total.
Octobre 1914	134.990	158.834	293.824
Janvier 1915	100.424	130.351	230.775
Juillet 1915	35.957	82.484	118.441
Octobre 1915	18.464	78.367	96.831
Janvier 1916	16.433	74.728	90.861
Juillet 1916	10.573	48.813	59.416
Octobre 1916	7.513	33.899	41.412

La banlieue parisienne offre les chiffres suivants :

	Hommes.	Femmes.	Total.
Janvier 1915	20.757	32.715	53.472
Septembre 1916	268	2.467	2.735

Dans les départements, il ne reste plus que 9 fonds de chômage sur les 30 du début et ces 9 fonds de chômage ne renferment plus qu'un effectif de 5.000 personnes.

La courbe descendante des dépenses a été naturellement des plus importantes; elle représente, pour la Ville de Paris, une décroissance de 4.743.000 francs par semaine au mois d'octobre 1914 à une dépense correspondante de 732.000 francs en octobre 1916. Les communes de la banlieue ont vu leurs dépenses décroître de 1.270.000 francs par mois à 600.000 francs au mois de septembre 1916.

Les examens périodiques auxquels procède l'inspection du travail ont abouti à cette constatation que, pour le second trimestre de 1916, parmi les hommes inscrits au fonds de chômage ou recevant l'allocation des réfugiés, 77 p. 100 étaient inaptes à un travail manuel. Pour les femmes, les examens de l'inspection du travail ont établi que 30 p. 100 d'entre elles sont, par suite de maladies ou d'infirmités, frappées d'incapacité totale ou partielle de travail.

Le placement est certainement lié à la lutte contre le chômage; il n'est pas moins efficace pour parer à une rarefaction de la main-d'œuvre, soit au moyen d'une répartition plus rationnelle, soit par l'appel à des ressources exceptionnelles.

En effet, en deux années de guerre, les exigences continues et croissantes des fabrications de guerre ont déterminé, dans notre pays, une suractivité économique.

Au mois d'octobre 1914, les premiers effets de la mobilisation avaient réduit au chômage 1.900.000 personnes, soit 43 0/0 de la population des établissements industriels.

Cette proportion n'était plus que de 19 p. 100 en janvier 1915, de 6 p. 100 en juillet 1915. Dès le mois de janvier 1916, abstraction faite des mobilisés, le total des ouvriers et employés occupés dans les établissements industriels et commerciaux dépassait de 4 p. 100 l'effectif d'avant la guerre. En juillet 1916, le dépassement atteignait 11 p. 100.

Ce dépassement a été rendu possible par l'emploi, dans l'industrie et le commerce, des réfugiés venus des régions envahies et de la Belgique; des travailleurs coloniaux, des ouvriers étrangers; des personnes n'exerçant, avant la guerre, aucune profession industrielle et commerciale.

Parmi les nouveaux venus dans l'armée du travail, les femmes occupent une place d'honneur; elles ont conquis, par leur labeur tenace par leur dévouement civique, par la merveilleuse manifestation de leurs vertus, des titres inoubliables à la reconnaissance de la nation.

(1) Voir les nos 38 et 223, Sénat, année 1916.

L'office central de placement.

La crise exceptionnelle de chômage, qui a sévi du 2 août 1914 jusqu'au début de l'année 1915, a provoqué la création, après entente entre le ministre de l'intérieur et le ministre du travail, de l'office central de placement des chômeurs et réfugiés. Des moyens exceptionnels devaient être envisagés pour concourir à la reprise du travail et à la lutte contre le chômage.

Dans la première période de son fonctionnement, s'est-à-dire du 26 octobre 1914 à la fin de 1915, l'office central s'est surtout attaché à seconder l'action de différents comités ou organes centraux de placement ayant leur siège à Paris : comité central des houillères, comité des forges, union des syndicats patronaux des industries textiles, office central de la main-d'œuvre agricole, service de placement des grands réseaux de chemins de fer (notamment de l'Orléans, de l'Etat et du P.-L.-M.), comité central franco-belge, bourse belge du travail, etc.

L'office central a, dans cette période, organisé et dirigé toute la partie administrative des opérations de placement. Sur sa demande, les préfets ont fourni à plusieurs reprises la liste nominative des réfugiés sans emploi ; ces listes, classées méthodiquement dans l'ordre professionnel, ont été dirigées vers les services de la guerre ou réparties entre les différents comités d'intérêt économique.

A la fin de l'année 1915, lorsque la crise de chômage étant conjurée, un défaut de main-d'œuvre se fit sentir, une autre méthode fut adoptée. La décentralisation du placement apparut comme une nécessité pour découvrir et satisfaire dans chaque branche industrielle les besoins locaux de main-d'œuvre.

La constitution des offices départementaux, poursuivie avec autant de persévérance que de succès par le ministre du travail, était, dès lors, adaptée à la fois aux circonstances de guerre et aux règles fondamentales de l'organisation du placement public.

Depuis sa fondation jusqu'au 1^{er} juin 1915, l'office central a été placé sous l'autorité du ministre de l'intérieur, avec la collaboration de délégués du ministre du travail.

A partir du 1^{er} juin 1915, sa gestion a été entièrement assurée par le ministre du travail.

Pendant la première période de sept mois, le nombre total des placements effectués dépasse 35.000.

Dans la seconde période, du 1^{er} juin au 31 octobre 1916, le nombre total des placements s'élève à 15.000.

Il convient de noter que ces placements ont un caractère interlocal des plus marqués, dans une proportion de deux tiers pour la seconde période envisagée. La crise croissante de main-d'œuvre a eu pour conséquence la diminution notable du chiffre des placements interlocaux, tandis qu'en octobre 1915 il a été effectué 1.327 placements interlocaux, le nombre de ces placements s'est abaissé à 167 au mois d'octobre 1916.

Utilisant le concours des offices départementaux, l'office central a pu entreprendre une enquête permanente sur la situation du marché du travail au double point de vue des disponibilités de main-d'œuvre et de l'évaluation, dans chacune des grandes branches de l'activité économique, des besoins de main-d'œuvre.

D'après les résultats d'une première enquête générale au 1^{er} mai 1916, le nombre total des chômeurs n'était que de 24.154 dont 7.129 hommes et 17.025 femmes (le département de la Seine excepté).

A cette même date, l'évaluation des besoins de la main-d'œuvre accusait le chiffre de 309.000 travailleurs dont 200.000 pour l'agriculture et 100.000 pour l'industrie, le commerce, les transports. Ce coup de sonde a eu pour résultat de dégager expérimentalement, d'une part, l'extinction presque complète du chômage, et, d'autre part, la crise actuelle de main-d'œuvre.

L'office central procède en ce moment même à une enquête de même nature sur la situation du marché du travail au 1^{er} décembre 1916.

De telles enquêtes, nécessairement superficielles, ne peuvent fournir aux pouvoirs publics que de simples indications, d'ailleurs utiles.

La solution du problème de main-d'œuvre intéressant la défense nationale exige des méthodes plus rapides et des mesures plus efficaces. C'est pourquoi la conférence interministé-

rielle de la main-d'œuvre (1) a été constituée au mois de septembre 1915 pour établir un lien permanent entre les différents départements ministériels directement intéressés à la recherche de main-d'œuvre pour la défense nationale et pour l'activité économique du pays.

Cette conférence, longtemps présidée par M. Artur Fontaine, directeur du travail, a aujourd'hui pour président notre collègue M. Henry Bérenger ; elle est chargée de coordonner l'action des diverses administrations intéressées en ce qui touche, d'une part, le placement des chômeurs, réfugiés, inutilisés et réformés de la guerre et, d'autre part, le recrutement de la main-d'œuvre nationale, coloniale ou étrangère nécessaire aux exploitations industrielles, commerciales et agricoles et particulièrement aux établissements publics ou privés travaillant pour la défense nationale, ainsi que l'utilisation rationnelle et la protection de cette main-d'œuvre. Cette conférence, qui comprend des représentants de tous les départements ministériels intéressés, des représentants des syndicats patronaux et des syndicats ouvriers, est saisie de l'examen des contrats-types d'embauchage de travailleurs coloniaux, étrangers (main-d'œuvre algérienne, tunisienne, marocaine, annamite ; main-d'œuvre italienne, portugaise, espagnole, grecque, chinoise, etc.) ; elle a pris une large part à l'obtention des avantages accordés en vue de faciliter et d'accroître le recrutement de la main-d'œuvre coloniale ou étrangère.

A côté de la conférence interministérielle de la main-d'œuvre, créée pour le temps de guerre et essentiellement composée de représentants des ministères de la défense nationale, un organe plus général et plus technique a été constitué par décret du 20 juin 1916 : la commission administrative de l'office central de placement. D'un caractère permanent, la commission administrative doit préparer la solution des nombreux problèmes de main-d'œuvre qui se posent dès la fin des hostilités. Elle étudie les questions de principe relatives à l'organisation du placement public en France. Elle traite les questions de recrutement de la main-d'œuvre nationale coloniale et étrangère en vue d'assurer, après la paix, la marche normale des exploitations industrielles, commerciales et agricoles. Elle constitue enfin la commission de contrôle de l'office central de placement.

(1) La conférence interministérielle de la main-d'œuvre est ainsi constituée :

Président : M. Henry Bérenger, sénateur. — Ministère du travail : M. Piquenard, chef de cabinet et directeur du travail par intérim ; M. Créhange, chef de bureau. — Ministère de la guerre : le chef d'escadron Weil, chef adjoint du service d'organisation des travailleurs coloniaux ; le capitaine Billault, chef du service de placement des mutilés et réformés de la guerre. — Sous-secrétariat d'Etat de l'artillerie et des munitions : M. Sevin, chef de cabinet et directeur du service ouvrier ; le commandant Decas, les lieutenants Nogaro et Goineau. — Service des prisonniers de guerre : M. Georges Cahen, chef du service. — Ministère de la marine : M. le lieutenant de vaisseau Le Verger. — Ministère des affaires étrangères : M. de Navailles-Labatut, chef de bureau. — Ministère de l'intérieur : MM. Bèze, chef du service des affaires algériennes et Perrette, commissaire divisionnaire à la sûreté générale. — Ministère des finances : M. Jouasset, inspecteur des finances. — Ministère des colonies : M. Capus, administrateur des colonies. — Ministère de l'agriculture : MM. de Lapparent, inspecteur général honoraire, et Brancher, directeur de l'office national de la main-d'œuvre agricole. — Ministère du commerce : M. Despret, chef de la 3^e section technique. — Ministère des travaux publics : MM. Bride, sous-directeur des chemins de fer, et Choquet, sous-directeur de la comptabilité ; M. de Peyerimhoff, secrétaire général du comité central des houillères ; M. Pinot, secrétaire général du comité des forges de France ; M. Fleury, secrétaire général de l'union des syndicats patronaux des industries textiles ; M. Jouhau, secrétaire général de la confédération générale du travail ; M. Keufer, secrétaire général de la fédération des travailleurs du livre ; M. Gervaise, secrétaire général de l'union fédérative des travailleurs de l'Etat. — Secrétariat : MM. Fagnot, chef de l'office central de placement, et Perrin, rédacteur au ministère du travail.

La commission administrative comprend (1) des membres du Parlement, des représentants autorisés des syndicats patronaux et des syndicats ouvriers, des délégués des divers ministères qu'il convient de consulter sur les problèmes de main-d'œuvre.

Dès l'ouverture de ses travaux, la commission administrative a abordé l'examen de deux questions : l'organisation et le fonctionnement des services de placement public ; l'immigration de la main-d'œuvre coloniale et étrangère.

Dans le domaine du placement public, la commission a, le 8 septembre dernier, donné son avis sur un point assez vivement controversé depuis quelque temps ; convient-il de confier à un seul département ministériel — et, dans l'affirmative, quel peut être ce département ? — la direction des services départementaux et municipaux chargés du placement public des travailleurs dans l'industrie, le commerce et l'agriculture ? Après une discussion approfondie, au cours de laquelle les différentes opinions sur la matière ont été exprimées, la commission administrative, sur la proposition de notre collègue M. Henry Bérenger, a adopté le vœu suivant, par 20 voix contre 1 et 2 absents :

« La commission administrative de l'office central de placement émet le vœu que la centralisation de toutes les questions concernant le contrôle et l'organisation du placement public des travailleurs en France continue à être opérée au ministère du travail, conformément aux termes du décret du 25 octobre 1906 qui a constitué ce ministère et du décret du 20 juin 1916 qui a créé la commission administrative. »

En ce qui concerne la main-d'œuvre coloniale et étrangère, la commission administrative étudie en ce moment les règles générales qu'il y a lieu de fixer pour assurer la protection de cette main-d'œuvre et son utilisation rationnelle sans porter préjudice aux travailleurs français.

Les offices départementaux de placement.

L'organisation du placement public dans le cadre départemental, provoquée par le ministre du travail, a été due, pour une bonne part, aux

(1) La commission administrative de l'office central de placement est composée comme suit :

Président : M. le ministre du travail et de la prévoyance sociale ; vice-présidents : MM. Paul Strauss et Henry Chéron, sénateurs ; M. Colliard, député.

Membres du Parlement : MM. Henry Bérenger, Henry Chéron, de Saint-Quentin, Paul Strauss, Fouron, Viger, sénateurs ; MM. Candace, Colliard, Cosnier, Groussier, Lafferre, Lenoir, Landry, Lerolle, Long, Moutet, Gaston Treignier, députés.

Représentants des patrons : MM. Pinot, secrétaire général du comité des forges de France ; de Peyerimhoff, secrétaire général du comité central des houillères ; Roy, vice-président de l'Union des syndicats patronaux des industries textiles ; Borderel, président de la fédération nationale du bâtiment ; Cazelles, membre du conseil supérieur de l'agriculture.

Représentants des ouvriers : MM. Jouhau, secrétaire général de la confédération générale du travail ; Picart, secrétaire général de la fédération des travailleurs du bâtiment ; Keufer, secrétaire général de la fédération des travailleurs du livre ; Craissac et Coutel, membres du conseil supérieur du travail.

Délégué de l'office départemental de placement de la Seine : M. Fuster, président.

Délégués des ministères : M. Piquenard, directeur du travail par intérim ; Ogier, directeur au ministère de l'intérieur ; Jouasset, inspecteur des finances ; de Navailles-Labatut, chef de bureau au ministère des affaires étrangères ; Fontanelles, directeur des chemins de fer ; Prudhomme, directeur du jardin colonial, délégué du ministère des colonies ; Roger, inspecteur d'académie, délégué du ministère de l'instruction publique ; le capitaine Billault, chef du service de placement des mutilés et réformés de guerre ; Sagourin, directeur au ministère de l'agriculture ; Alfred Massé, ancien ministre ; Emile Corra, sous-directeur au ministère du commerce ; Terré, ingénieur en chef de 1^{re} classe de la marine.

Secrétariat : MM. Fagnot, chef de l'office central de placement ; Créhange, chef de bureau, et Bernard, sous-chef de bureau au ministère du travail.

efforts des commissions mixtes du travail. Celles-ci, par leur composition même, ont eu la claire vision des réalités; elles ont été mieux préparées à admettre et à concevoir la forme paritaire des commissions administratives.

Les commissions ont, en grand nombre, signalé l'urgence de développer les services de placement existants ou d'en organiser de nouveaux, en vue de rechercher et de répartir la main-d'œuvre des chômeurs, réfugiés ou étrangers. Elles ont demandé l'application stricte de la loi de 1904, qui impose aux communes de plus de 10,000 âmes l'obligation d'ouvrir un office de placement. Certaines se sont prononcées pour la création de bureaux régionaux en relation avec les bureaux des syndicats, les bureaux municipaux et les autres offices existants. D'autres (Vaucluse, Vendée), ont préconisé l'institution d'un bureau central de placement à Paris « sorte de marché de la main-d'œuvre qui pourrait diriger sur les usines les ouvriers dont les demandes auraient été recueillies en province et centralisées à Paris ». Toutefois, la plupart se sont prononcées en faveur des offices départementaux; d'abord la Seine, qui a donné l'exemple, en accord avec le conseil général, l'Aube, le Loiret, le Haut-Rhin, la Côte-d'Or, le Calvados, la Savoie, le Rhône, la Haute-Vienne, l'Yonne, la Gironde, les Landes, le Maine-et-Loire, la Nièvre, l'Orne, la Seine-Inférieure, le Var, la Vaucluse, la Vendée, le Finistère, notamment, se sont préoccupées de la création d'un office de ce genre qui serait en relations directes avec les offices existants et devrait satisfaire à la fois aux demandes des chômeurs en quête d'emploi et aux besoins des patrons qui recherchent de la main-d'œuvre, en assurant une prompt répartition du personnel disponible.

Le Loiret avait voté, à cet effet, l'extension des opérations du bureau municipal d'Orléans; l'Yonne et le Finistère ont fait remarquer que le service de placement local fonctionnait déjà à Auxerre et à Brest, et qu'il suffirait d'y concentrer les renseignements et les services pour tout le département. Le Haut-Rhin a émis le vœu que la bourse du travail fasse office, pendant la guerre, d'office départemental.

De nombreuses commissions se sont prononcées en faveur des offices à forme paritaire et des services de ce genre ont été organisés par les commissions à Paris, dans l'Aube, la Gironde, la Loire, la Loire-Inférieure, le Rhône, etc.

À la date du 15 novembre 1916, il existait en France 86 offices départementaux de placement ou services préfectoraux en tenant lieu.

Le département de l'Aisne, éprouvé par la guerre, n'a pu constituer un organisme départemental de placement.

Les trente-sept offices suivants sont pourvus d'une commission paritaire :

Allier, Alpes-Maritimes, Ariège, Aube, Bouches-du-Rhône, Calvados, Cantal, Corrèze, Côte-d'Or, Doubs, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre-et-Loire, Jura, Loire, Haute-Loire, Loire-Inférieure, Loiret, Lot, Lot-et-Garonne, Lozère, Marne, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Nièvre, Oise, Rhône, Saône-et-Loire, Sarthe, Savoie, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Vaucluse, Yonne.

L'office départemental fonctionne jusqu'ici sans le concours d'une commission administrative dans les trente-deux départements suivants :

Hautes-Alpes, Ardèche, Ardennes, Charente, Charente-Inférieure, Cher, Corse, Côtes-du-Nord, Dordogne, Drôme, Eure, Gard, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Hérault, Isère, Loir-et-Cher, Mayenne, Meuse, Orne, Pas-de-Calais, Puy-de-Dôme, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Haut-Rhin, Seine-Inférieure, Somme, Tara, Vienne, Haute-Vienne, Vosges.

L'office départemental est en voie de formation dans les deux départements suivants : Creuse, Landes.

Un service préfectoral est provisoirement chargé du placement public dans les quinze départements suivants :

Ain, Basses-Alpes, Aude, Aveyron, Maine-et-Loire, Manche, Morbihan, Nord, Pyrénées-Orientales, Haute-Saône, Haute-Savoie, Deux-Sèvres, Tarn-et-Garonne, Var, Vendée.

61 offices ont été dotés de crédits par les conseils généraux: le montant total des crédits votés atteint 221,935 fr. — En y ajoutant les crédits accordés par les municipalités aux offices départementaux qui assurent en même

temps le placement municipal dans le chef-lieu ou dans le centre le plus important, le chiffre total des ressources dont disposent les offices départementaux s'élève à 256,825 fr.

Les placements opérés au cours du premier semestre de l'année 1916, connus pour 50 offices départementaux ou services préfectoraux de placement, se sont élevés à 18,000, dont 8,000 au cours du 1^{er} trimestre et 10,000 au cours du 2^e trimestre. Parmi les 50 institutions ayant opéré des placements, 21 ont commencé à fonctionner postérieurement au 1^{er} mars 1916.

Pour le 3^e trimestre de 1916, 74 services ont fait connaître le nombre de leurs placements, qui dépasse 21,000.

Il est encore trop tôt pour mesurer avec exactitude la valeur réelle de ces offices; un certain nombre sont à leurs débuts. L'action directe ou indirecte du ministère du travail sera d'autant plus facile qu'elle s'exercera par l'intermédiaire de propagandistes qui, tel M. Abel Craissac, parcourent la France en s'efforçant de stimuler les initiatives municipales et départementales.

Au point de vue de l'opinion publique, consciente de son devoir, le vœu présenté par M. Janvier, maire de Rennes, président du 14^e congrès des maires de l'Ouest, et adopté à l'unanimité par cette assemblée le 13 septembre 1916, est des plus significatifs et du meilleur augure. À la suite de considérations fortement motivées, le congrès a voté les vœux suivants : « Le congrès enregistre avec satisfaction les excellents résultats obtenus par les offices de placement gratuit dans les villes où ces offices ont été créés, notamment à Nantes, Rennes, Tours, Angers, etc. ;

« Émet un vœu en faveur de la propagation de ces offices qu'il serait désirable de voir établir dans toutes les villes où ils sont appelés à rendre de si appréciables services ;

« Exprime le désir que des relations suivies s'établissent entre les bureaux de placement municipaux de la région de l'Ouest ».

Il est à souhaiter que, partout, sous la pression de nécessités tragiques, et aussi en prévision des besoins exceptionnels de la renaissance économique qui suivra la victoire, le même élan se manifeste, dans les milieux administratifs, dans le monde patronal et ouvrier, pour qu'enfin le marché du travail soit organisé en France sur des bases solides et rationnelles.

L'office départemental du placement et de la statistique du travail de la Seine.

Création de l'office. — Créé par délibération du conseil général de la Seine du 23 juin 1915, sur le rapport de M. Henri Sellier, comme suite à un vœu de la commission mixte départementale de la reprise du travail national, l'office départemental du placement et de la statistique du travail de la Seine, après avoir procédé à un recensement général des chômeurs secourus par les fonds de chômage du département, ouvrait son premier service de placement au début de novembre 1915.

Administration de l'office. — L'office départemental du placement de la Seine est administré par une commission composée actuellement de quatorze membres nommés par le préfet de la Seine. Le président est désigné chaque année par l'association française pour la lutte contre le chômage et les autres membres, nommés pour trois ans, comprennent : deux représentants du conseil général de la Seine, deux représentants du ministre du travail, un représentant du préfet de la Seine, trois patrons et trois ouvriers désignés par les conseillers prud'hommes patrons et par les conseillers prud'hommes ouvriers du département, un patron et un ouvrier désignés par chacune des commissions paritaires des services de placement professionnels institués par l'office départemental.

Le président en exercice est M. Edouard Fuster, professeur au collège de France, le secrétaire général est M. Henri Sellier, conseiller général de la Seine.

La forme du placement professionnel. — Conformément aux vœux de la commission mixte pour la reprise du travail et à la délibération du conseil général de la Seine, l'office départemental s'efforce principalement d'organiser le placement par services professionnels. Pour faire de bons placements, il faut connaître non seulement les usages propres à chaque profession, mais encore les conditions particulières aux diverses maisons et les aptitudes

personnelles des demandeurs d'emplois. Telle ouvrière couturière, demandant un emploi de « première main », par exemple, conviendra pour une maison de deuxième rang et non pour une maison de la rue de la Paix ou inversement. Cette compétence ne peut être demandée aux employés d'un service de placement desservant indifféremment toutes les professions, tandis qu'elle sera obtenue très rapidement du personnel d'un service de placement spécialisé à une profession déterminée, surtout si les représentants des patrons et des ouvriers en siégeant dans la commission qui contrôle les opérations de placement viennent mettre à la disposition du personnel leur expérience professionnelle et leur connaissance de la place.

Commissions paritaires. — En effet, les services professionnels seront administrés, sous la responsabilité générale de l'office par des commissions dites « paritaires », c'est-à-dire qui comprennent des patrons et des ouvriers, en nombre égal, sous la présidence d'une personnalité neutre. Les membres patrons et ouvriers sont particulièrement chargés d'examiner les plaintes qui pourraient être formulées par défaut d'impartialité dans les opérations de placement par les employeurs ou les employés s'adressant au service.

Services professionnels à contrôle paritaire spécial. — Dans cette direction, l'office départemental a créé un premier service de placement professionnel pour les industries du vêtement, qui fonctionne depuis le début de juin 1916, 38, boulevard de Sébastopol, et est administré par une commission de dix employeurs et de dix ouvriers de ces industries.

Des démarches sont en cours pour constituer des services analogues dans d'autres industries.

Service de placement général contrôlé par le conseil d'administration de l'office. — En attendant, ces « autres » industries sont toutes desservies par le service de placement général institué 50, rue de Rivoli, et dont le rôle dans l'avenir sera de servir de complément aux services professionnels.

Les membres patrons et les membres ouvriers du conseil d'administration de l'office ont ici compétence pour l'examen des plaintes qui pourraient être formulées, pour défaut d'impartialité. (Il est intéressant à ce propos de signaler que pendant les douze premiers mois de fonctionnement ni le service de placement général, ni le service des industries du vêtement n'ont donné lieu à aucune plainte de cette nature.)

Succursales du service de placement général. — Pour certaines catégories d'emplois, n'impliquant pas de contrôle paritaire par des patrons et ouvriers de la profession tels que les emplois de manoeuvre ou de gens de maison, des succursales ont, d'ailleurs, été créées auprès du service de placement général (pour les manoeuvres, 2, avenue Rapp), ou seront ouvertes incessamment (pour les gens de maison, 28, rue du Four).

Placement de mutilés et réformés. — L'office départemental s'occupe également du placement des mutilés et réformés de la guerre, mais au même titre que du placement des travailleurs valides. En ne créant pas pour les mutilés un service distinct, l'office départemental, se conformant en cela aux instructions du ministre du travail, a entendu poursuivre le reclassement le plus rapide possible des mutilés dans les cadres ordinaires du marché du travail. Il importe, en effet, tant dans l'intérêt des mutilés que dans celui des autres travailleurs, de ne pas faire des premiers une catégorie à part.

Tenant compte, d'autre part, de l'existence dans le département de la Seine d'un grand nombre d'œuvres privées d'assistance aux mutilés, s'occupant particulièrement de leur placement, l'office départemental de placement a accepté de gérer un service de coordination entre ces différentes œuvres. Fondé sur l'initiative et fonctionnant sous le contrôle du comité départemental des mutilés, ce service de coordination permet aux différentes œuvres de faire bénéficier les mutilés qui s'adressent à elles, et auxquels elles n'ont pas d'emploi à proposer, des offres d'emploi approprié dont peuvent disposer les autres œuvres.

Gestion commerciale, autonomie administrative. — Conformément aux recommandations du ministre du travail, l'office départemental de placement de la Seine est géré comme une affaire commerciale. La publicité de plus en plus intensive dont l'office est l'objet, tant par

l'apposition d'affiches que par la distribution de cartes-reclames, est une des raisons principales des premiers résultats obtenus, dont il y a lieu d'espérer le développement.

Mais précisément pour qu'il prit le développement dans le sens d'une gestion vraiment commerciale, les administrateurs de l'office départemental seraient heureux qu'il acquit une plus grande autonomie que celle dont il dispose actuellement et qu'il fût constitué en établissement public jouissant de la personnalité civile.

Premiers résultats statistiques. — Douze mois après l'ouverture de son premier service, c'est-à-dire à la date du 1^{er} novembre 1916, l'office départemental avait reçu 44,734 demandes et 33,148 offres d'emploi. Le rapprochement de celles de ces offres et demandes dont les conditions se correspondaient avait abouti à 10,786 placements, ce dernier chiffre étant calculé d'une manière très stricte, c'est-à-dire en n'y comprenant que les opérations pour lesquelles l'employeur ou l'employé avaient fait savoir explicitement à l'office qu'ils s'étaient entendus, et en négligeant celles dont le résultat restait douteux par suite du silence des intéressés.

On peut conclure de ces chiffres que le tiers des offres d'emploi et le quart des demandes d'emploi adressées à l'office pendant les douze premiers mois de son fonctionnement y ont trouvé satisfaction.

Pour apprécier ces résultats à leur juste va-

leur, il convient de considérer qu'ils se rapportent à une période de début, c'est-à-dire de tâtonnements et de moindre rendement, et à une période où le marché du travail a été complètement bouleversé par la guerre.

La progression du nombre des placements effectués au cours de chaque mois a été la suivante :

Novembre 1915.....	100 placements.
Décembre 1915.....	295 —
Janvier 1916.....	309 —
Février 1916.....	452 —
Mars 1916.....	670 —
Avril 1916.....	676 —
Mai 1916.....	825 —
Juin 1916.....	1.114 —
Juillet 1916.....	1.391 —
Août 1916.....	1.473 —
Septembre 1916.....	1.645 —
Octobre 1916.....	1.835 —
Novembre 1916.....	2.760 —

Les administrateurs de l'office escomptent que cette progression ascendante est encore loin d'avoir atteint son maximum et ils estiment que, pendant sa deuxième année de fonctionnement, l'office départemental du placement de la Seine fera d'une façon constante plus de 3,000 placements par mois.

Bureaux municipaux de placement.

Diverses enquêtes ont été entreprises sur les effets de la loi du 14 mars 1904, notamment en

ce qui touche la création obligatoire de bureaux municipaux pour les villes comptant plus de 10,000 habitants.

A la date du 9 décembre 1915, M. le ministre du travail a tenu à renouveler cette enquête, d'autant plus opportune, que les nécessités de la guerre posaient au premier plan le problème de la recherche des disponibilités de main-d'œuvre.

Sur 226 municipalités interrogées, 205 ont répondu.

Sur ces 205 questionnaires, 69 ne contenaient aucun renseignement sur le nombre des offres et demandes d'emplois enregistrées et sur le total des placements effectués au cours du deuxième trimestre de 1915; 136 villes ont fourni des chiffres concernant toutes ou certaines seulement de leurs opérations de placement.

Dans un certain nombre de villes ou les bureaux n'ont pas fonctionné en 1915, ou leur activité a été ralentie.

Au cours du deuxième semestre de 1915, 119 villes comptant plus de 10,000 habitants ont effectué réellement des placements.

Il est intéressant de comparer, par département, pour toute la France, sauf pour l'Aisne, les Ardennes, le Nord et le Pas-de-Calais, le nombre des communes tenues d'avoir un bureau de placement avec celui des communes ayant enregistré des offres ou demandes, sans indiquer de placements et celui des communes ayant effectué des placements.

DÉPARTEMENTS	NOMBRE DES COMMUNES			DÉPARTEMENTS	NOMBRE DES COMMUNES		
	tenues d'avoir un bureau de placement.	ayant enregistré des offres et demandes d'emplois.	ayant effectué des placements.		tenues d'avoir un bureau de placement.	ayant enregistré des offres et demandes d'emplois.	ayant effectué des placements.
Ain.....	1	1	»	Lot.....	1	1	»
Alpes (Hautes).....	1	»	1	Lot-et-Garonne.....	2	»	1
Alpes-Maritimes.....	5	»	2	Maine-et-Loire.....	3	»	1
Ardèche.....	1	»	»	Manche.....	2	»	1
Aube.....	2	»	1	Marne.....	3	»	2
Aude.....	2	»	1	Marne (Haute).....	2	»	2
Aveyron.....	3	»	1	Mayenne.....	1	1	»
Bouches-du-Rhône.....	4	»	1	Meurthe-et-Moselle.....	3	»	2
Calvados.....	2	»	1	Meuse.....	2	»	1
Cantal.....	1	»	1	Morbihan.....	2	»	1
Charente.....	2	»	2	Nièvre.....	1	»	»
Charente-Inférieure.....	3	»	3	Oise.....	3	»	2
Cher.....	1	»	1	Orne.....	2	»	2
Corrèze.....	2	»	1	Puy-de-Dôme.....	1	»	»
Corse.....	2	»	»	Pyrenées (Basses).....	3	»	2
Côte-d'Or.....	2	1	1	Pyrenées (Hautes).....	1	1	»
Côte-du-Nord.....	1	»	1	Pyrenées-Orientales.....	1	1	»
Dordogne.....	2	»	1	Rhin (Haut-) (partie française).....	1	»	»
Doubs.....	1	»	1	Rhône.....	6	»	1
Drôme.....	3	1	2	Saône-et-Loire.....	5	»	3
Eure.....	1	1	»	Sarthe.....	1	1	»
Eure-et-Loir.....	2	»	»	Savoie.....	1	»	»
Finistère.....	6	»	»	Savoie (Haute).....	1	»	1
Gard.....	3	»	1	Seine.....	44	1	33
Garonne (Haute).....	1	»	1	Seine-Inférieure.....	8	»	4
Gironde.....	3	»	3	Seine-et-Marne.....	3	»	3
Hérault.....	3	»	»	Seine-et-Oise.....	7	2	3
Ille-et-Vilaine.....	4	»	2	Sèvres (Deux).....	1	»	1
Indre.....	1	»	1	Somme.....	2	»	1
Indre-et-Loire.....	1	»	1	Tarn.....	4	»	»
Isère.....	3	1	1	Tarn-et-Garonne.....	1	»	1
Jura.....	3	1	1	Var.....	3	»	2
Landes.....	2	»	»	Vaucluse.....	1	»	»
Loir-et-Cher.....	1	»	1	Vendée.....	2	1	1
Loire.....	6	»	2	Vienne.....	2	»	1
Loire (Haute).....	1	»	»	Vienne (Haute).....	2	»	»
Loire-Inférieure.....	4	»	2	Vosges.....	2	»	»
Loiret.....	2	»	2	Yonne.....	2	»	2

Les bureaux de placement de ces 119 villes ont enregistré 90,024 demandes d'emploi, 72,437 offres de travail, et effectué 33,835 placements à demeure et 17,019 placements en extra. Les 20 bureaux de Paris ont effectué respectivement 13,856 et 7,704 placements, 35 et 30 communes de la Seine 2,551 et 4,227, soit pour le département de la Seine, 16,107 placements à demeure et 11,831 placements en extra.

Le Bulletin du ministère du travail, dans son numéro de janvier-février 1916, a fait connaître le détail des opérations des bureaux municipaux pendant le deuxième semestre de 1915, en conformité du total susindiqué.

Les commissions mixtes du travail, dont le rôle a été très efficace dans la plupart des dé-

partements, n'ont pas manqué de s'emouvoir, soit de l'inobservance de la loi du 14 mars 1904, soit de la médiocrité des résultats obtenus. Ces commissions ont, en grand nombre, signalé l'urgence de développer les services de placement ou d'en organiser de nouveaux, en vue de rechercher et de répartir la main-d'œuvre des chômeurs, des réfugiés, des étrangers; elles ont demandé l'application stricte de la loi de 1904, en ce qui touche l'obligation pour les communes de plus de 10,000 habitants, de créer un bureau de placement municipal.

La plupart des vœux émis par les commissions mixtes du travail tendent, d'ailleurs, à organiser le placement paritaire dans le cadre départemental, et on peut dire que le mouve-

ment d'opinion a heureusement secondé l'appel adressé par le Gouvernement aux préfets, aux conseils généraux, aux municipalités, aux chambres syndicales patronales et ouvrières pour l'organisation du marché du travail national.

Le placement public à l'étranger.

GRANDE-BRETAGNE

Au début de 1909, la commission royale du chômage avait proposé, en première ligne, comme remède au chômage, l'organisation du placement par la création de bourses du travail. Le Gouvernement procéda aussitôt à une enquête et une commission visita, sur le con-

inent, les bureaux de placement existants et, notamment, les bureaux allemands.

En déposant, le 20 mai 1909, un projet de loi tendant à ouvrir des crédits pour l'établissement de ces bourses, M. Winston Churchill, président du « Board of Trade », faisait connaître les grandes lignes de l'institution à créer.

La mission des nouveaux organes de placement était de rendre plus actif le marché du travail, et de fournir d'utiles informations dans un domaine sur lequel on ne possédait jusqu'à ce jour que des informations limitées. Les offices ne pouvaient sans doute créer des occasions de travail : ils étaient susceptibles, toutefois, d'organiser le marché, d'éviter des froissements, d'amener vers des industries encore peu encombrées de nouvelles générations de travailleurs, d'atténuer les inconvénients du travail occasionnel et de faciliter la combinaison d'industries saisonnières les unes avec les autres ; ils constituaient enfin la base de l'assurance contre le chômage qui devait être ultérieurement organisée.

Le territoire serait divisé en un certain nombre de districts, ayant chacun à sa tête un bureau régional (clearing house) placé sous la direction d'un chef de district et en relation avec un office central à Londres. Dans ces districts seraient instituées trente à quarante bourses de première classe dans les villes de 100,000 habitants et au-dessus, et environ quarante-cinq de deuxième classe dans les villes de 50,000 à 100,000 habitants ; 150 petits bureaux et filiales de troisième classe seraient ouverts dans les centres de moindre importance.

Le « Board of Trade » serait l'organe du contrôle central ; pour assurer l'impartialité du système, il serait institué dans chaque grand centre un comité consultatif paritaire présidé par un fonctionnaire permanent.

Il résultait de ces déclarations que l'institution serait une institution d'Etat, dans laquelle les autorités locales ou régionales n'auraient aucune part dans la création ou l'administration des offices de tous ordres ; qu'elle s'étendrait en outre au territoire tout entier, ne laissant, en principe, aucune localité en dehors de son action. L'institution devait être créée d'une seule pièce.

Pour accentuer le caractère de ces offices, et montrer qu'ils devraient tendre surtout à organiser le marché du travail, à la façon dont est organisé le marché des affaires, pour prouver aux ouvriers qu'ils n'avaient rien de commun avec les anciens « distress bureaux » (qui confondaient l'assistance avec l'aide à donner à un chômeur cherchant un travail régulier), on évitait toute dénomination dans laquelle le mot « bureau » aurait trouvé place. Les offices locaux étaient appelés « bourses du travail » (labour exchanges) et les offices régionaux dont ils dépendraient « chambres de compensation » (clearing-houses).

Pour rassurer les employeurs, on faisait ressortir le caractère économique de l'institution ; les bourses étaient de simples offices de placement « sans bar, ni bain, ni salle de distraction ». Les collaborateurs du ministre devaient être choisis parmi les économistes, la plupart gens de pratique, secrétaires de trade-unions, s'étant toujours tenus à l'écart des débats politiques.

Pour rassurer les trade-unions, on avait déclaré de la façon la plus précise que les offices ne feraient nullement concurrence aux bureaux syndicaux et que, loin de se nuire, les deux organismes s'entraideraient.

La loi a été votée le 2^e septembre 1909, elle est entrée en application le 1^{er} février 1910. Rien n'a été négligé pour faire connaître l'œuvre au public : chambres de commerce, patrons, sociétés de crédit, municipalités, organismes divers ont été avertis. La publicité a été aussi grande que possible : de nombreuses affiches ont été apposées par le « Board of Trade » ou par les employeurs ; des conférences ont été faites aux ouvriers sur tous les points du territoire.

La loi ne contient que quelques articles. Elle se borne à autoriser le « Board of Trade » à ouvrir ou à incorporer des bourses du travail, à subventionner les bureaux établis par d'autres autorités, à réunir et à fournir des renseignements aux patrons en quête de main-d'œuvre et aux ouvriers qui cherchent un emploi. Elle l'autorise également à constituer des conseils consultatifs appelés à donner leur avis sur les questions à eux soumises sur le fonctionnement des bureaux, et, enfin, à rendre des ré-

glements en se préoccupant tout spécialement des avances à consentir aux ouvriers pour aller occuper leurs emplois.

Les règlements, et notamment celui du 28 janvier 1910, précisent le nombre, la répartition et le mode de fonctionnement des bourses. Ils prévoient l'inscription des demandes et des offres d'emploi, la procédure à suivre en de grève, les conditions des avances et prêts aux ouvriers ainsi que la constitution, la procédure et le fonctionnement des conseils consultatifs.

Le Royaume-Uni a été, au début, divisé en onze circonscriptions contrôlées chacune par un clearing-house ; des bourses devaient être instituées dans les 250 localités les plus importantes. Par suite de l'expérience, et en présence du développement de l'institution, le nombre des circonscriptions a été ultérieurement réduit à huit, alors que le nombre des bourses était porté à 430.

Le « Board of Trade », avec lequel correspondent directement les clearing-houses, centralise les renseignements, établit des rapports

généraux ; à intervalles réguliers, les directeurs des bureaux régionaux se rencontrent à Londres pour examiner les résultats obtenus et se communiquer leurs impressions.

Le système est complété par la collaboration des bureaux de poste et par des tournées effectuées par les agents des bourses locales dans les districts ruraux de la circonscription.

En outre, depuis 1911, les « bureaux locaux du fonds de chômage » destinés à appliquer la loi sur l'assurance contre le chômage, ont été rattachés aux bourses ; en 1913, ces bureaux étaient au nombre de 1,061.

L'importance des circonscriptions est très variable : c'est ainsi que celle de Londres et du Sud-Est groupe près de douze millions d'habitants, alors que celles des midlands Ouest et du Sud-Ouest n'en comptent chacune qu'environ trois millions et demi ; la région d'Ecosse et du Nord, sept millions ; le Yorkshire et les midlands Est, six millions et demi.

Voici comment se répartissaient, en 1913, les bourses et les agences sur tout le territoire :

RÉGIONS	BOURSES du travail.	AGENCES du fonds de chômage.	NOMBRE total des offices.	POPULATION
Londres et Sud-Est.....	72	200	272	11.869.000
Ecosse et Nord.....	83	232	315	7.269.000
Nord-Ouest.....	89	46	125	5.720.000
Yorkshire et Est-Midlands.....	68	104	172	6.600.000
Ouest-Midlands.....	43	57	100	3.325.000
Sud-Ouest.....	23	180	208	3.606.000
Pays de Galles.....	33	18	141	2.442.000
Irlande.....	23	139	162	4.360.000
Total.....	430	1.066	1.496	45.221.000

Par suite du supplément de travail imposé par l'application de l'assurance sur le chômage, la classification des bureaux de placement et le nombre des employés ont été modifiés, en tenant compte, notamment, du nombre des ouvriers soumis à l'assurance dans chaque région. Alors qu'à l'origine le nombre des employés était fixé à 8 dans les bourses de première classe et à 1 dans celles de moindre importance, certaines grandes bourses comptent actuellement plus de 20 employés.

Pour l'exercice 1912-1913, le nombre des personnes employées dans les bureaux de placement et agences de l'assurance-chômage s'élevait à 2,408 ; — en 1913-1914, il atteignait 3,530 ; — sur ce total, 237 personnes étaient occupées par l'office central de Londres (contre 138 en 1912-1913) — 749 dans les bureaux régionaux (contre 556 en 1912-1913) — et 2,494 dans les bureaux locaux (contre 1,704). Dans l'ensemble, on comptait 518 employés supérieurs (contre 385) et 3,012 employés subalternes (contre 2,023).

Afin de donner au public toute garantie de modération dans les dépenses, les bourses ont commencé modestement en s'installant dans des locaux administratifs vacants : bureaux inoccupés de postes, de douanes, anciennes écoles, chapelles désaffectées. On les a installées dans des locaux commerciaux que les travaux publics ont adaptés pour le service. On a réservé pour plus tard, pour une période à venir qui s'étendra sur dix ou douze ans, l'œuvre d'installation définitive.

Toutefois, dans tous les bureaux importants, on a pris des mesures pour recevoir séparément les ouvriers et les ouvrières soumis à l'assurance, et les autres, en les subdivisant en « ouvriers qualifiés » et « ouvriers sans profession ».

Autant que possible, les chômeuses sont reçues par un personnel féminin ; dans les grandes villes, des fonctionnaires spéciaux s'occupent des garçons et des filles au dessous de dix-huit ans.

Le système inauguré en 1910 n'a pas été sensiblement modifié depuis sa naissance ; seuls ont été apportés les changements dictés par l'expérience. La direction des bourses s'efforce avant tout de simplifier au maximum les diverses formalités, le dépouillement et le classement des offres et des demandes. Une grande liberté est laissée aux fonctionnaires qui s'em-

ploient à donner le plus rapidement possible satisfaction aux patrons et aux chômeurs.

Les personnes résidant dans un rayon de trois milles doivent se présenter elles-mêmes pour se faire inscrire ; les autres peuvent le faire par lettre. Les renseignements ainsi fournis sont transcrits sur une fiche d'enregistrement, de couleur variable pour les femmes, les hommes, les garçons et les filles : ces fiches sont classées par groupes professionnels.

Le chômeur n'est pas tenu de répondre à toutes les questions posées sur la fiche, mais il peut, par contre, fournir volontairement d'autres indications. Lors de son inscription, il reçoit une carte de couleur marron destinée uniquement à constater l'inscription et à faciliter les recherches lorsqu'il se présente de nouveau au bureau : s'il veut être maintenu sur le registre, il doit se présenter au bureau au moins une fois par semaine ; on l'invite même à le faire plus souvent. Si l'ouvrier trouve par ses propres moyens un emploi, il doit immédiatement renvoyer sa carte à la bourse, qui raye son nom des listes.

Tout chômeur inscrit, considéré comme apte à remplir un emploi signalé à la bourse, reçoit une carte verte dans une enveloppe fermée qu'il doit présenter à l'employeur. Si le patron engage le chômeur, il n'a qu'à signer cette carte et à la retourner en franchise au bureau.

Les fiches des chômeurs inscrits ou ayant renouvelé leur inscription sont conservées dans un classeur et permettent aux bourses de rechercher les chômeurs susceptibles d'occuper les emplois signalés. Les patrons peuvent demander de la main-d'œuvre par téléphone, par télégramme ou en se présentant personnellement. Les bureaux leur fournissent également des bulletins sur lesquels ils peuvent indiquer les ouvriers dont ils ont besoin ; ces bulletins circulent en franchise.

Le directeur de chaque bourse doit, avant tout, s'efforcer de pourvoir tous les emplois inscrits sur son registre. S'il ne peut y parvenir, il dresse la liste des places vacantes et des chômeurs non placés. Primitivement, chaque office régional recevait, tous les jours, une liste de ce genre établie par chacune des bourses de sa circonscription. Il fondait toutes les listes en une seule, qu'il transmettait à tous les autres offices régionaux : ces derniers devaient être reliés de la même façon entre eux et avec l'office central. L'expérience a montré qu'il était préférable que la bourse qui avait des

emplois à offrir se mit directement en rapport avec les bourses qui, en raison des industries de leur région, étaient à même de fournir la main-d'œuvre demandée. De la sorte, une demande d'emploi perd totalement son caractère local et peut être satisfaite sur toute l'étendue du territoire.

Le règlement prévoit des dispositions spéciales en cas de grèves et de lock-outs dans la région. Ces dispositions peuvent se résumer comme suit : lorsqu'une association patronale ou ouvrière a signalé, à titre confidentiel, un conflit de ce genre à une bourse, le directeur de cette dernière doit inviter tout patron atteint par le conflit et qui demande de la main-d'œuvre à fournir des renseignements sur le différend. Il en informe, d'autre part, les ouvriers désireux d'accepter des emplois offerts ; copie ou résumé du contrat collectif conclu entre l'association patronale et les ouvriers peut être déposé dans les bureaux pour être consulté librement.

La faculté laissée au « Board of Trade » d'avancer aux ouvriers les frais de voyage pour aller occuper l'emploi qui leur est procuré a donné d'excellents résultats. Il est à noter, toutefois, que ces avances ne sont faites qu'à des ouvriers placés par l'intermédiaire d'un bureau — qu'elles constituent un prêt et non un don de bienfaisance — qu'elles doivent être remboursées par versements successifs pouvant être réduits par le patron sur le salaire de l'ouvrier, qu'elles ne peuvent être consenties à des ouvriers allant occuper des emplois devenus vacants par suite de grève dans leur profession ou des emplois pour lesquels le salaire est inférieur au salaire courant local.

De février 1910 au 31 mars 1913, des avances de cet ordre ont été consenties dans 28,321 cas, pour une somme de plus de 207,000 fr. ; sur ce total, il a été remboursé plus de 195,000 fr., soit 94,4 p. 100. Au 31 mars 1913, il restait du 8,350 francs, soit 4 p. 100 ; on considérait le reste, soit 1,6 p. 100 comme perdu. Jusqu'au 30 septembre 1914, le total des avances a atteint 450,000 fr. pour 54,800 cas.

En 1910, le nombre des personnes placées en dehors du district dans lequel la demande d'emploi a été enregistrée — qu'elles aient ou non reçu une avance pour le voyage — s'est élevé à 21,900, soit 6,7 p. 100 du total des inscrits. Ce nombre a atteint 66,199 en 1911, soit 11,1 p. 100 ; 96,189 en 1912, soit 12,2 p. 100 ; 110,992 en 1913, et 177,312 en 1914.

Ces chiffres permettent de constater dans quelle large mesure a été appliquée cette disposition de la loi ; ils montrent également que les remboursements s'effectuent presque en leur intégralité et que la somme considérée comme perdue est insignifiante. La perte, d'ailleurs, n'a été supportée que dans la période de début. Quant au nombre des personnes placées en dehors du district, il était six fois plus élevé en 1914 qu'en 1910.

La loi autorise le ministre du commerce à instituer, partout où il le juge nécessaire, des conseils appelés à donner leur avis sur le fonctionnement des bureaux de placement. Il existe deux sortes de conseils : les premiers dits « conseils consultatifs d'industrie », comprennent en parties égales les délégués présentés par les patrons et les ouvriers du district et sont présidés par une personne impartiale ou, à défaut de cette dernière, par une personne désignée par le ministre du commerce. Les autres, connus sous le nom de « conseils consultatifs pour le placement des jeunes ouvriers », sont, à l'encontre des conseils consultatifs d'industrie, rattachés spécialement à certains bureaux.

Les conseils consultatifs d'industrie sont constitués pour des régions étendues : en 1913, on en comptait 17 ; celui de Londres groupait 65 bureaux ; celui des Midlands Ouest, 43 ; d'autres n'en groupaient que 5 ou 6.

Les objets qui leur sont soumis sont surtout des questions de principe en général, plutôt que des questions de détail portant sur un bureau ou un travail déterminés.

A diverses reprises, le « Board of Trade » les a consultés sur les questions suivantes : 1° Dans quelle mesure les bourses doivent-elles indiquer aux chômeurs des emplois signalés dans d'autres districts pour des professions dans lesquelles la main-d'œuvre est rare dans leur propre district, et dans quelle mesure convient-il, en pareil cas, d'avancer des frais de voyage ? 2° Quels sont les meilleurs moyens d'utiliser les bureaux locaux pour les travailleurs occasionnels ? 3° Quels sont les meilleurs moyens de mettre les bureaux en relation

avec les très petites localités et avec les districts ruraux, etc. ?

Le placement des femmes a été organisé d'une manière très intéressante.

A l'office central de Londres, une employée supérieure s'en occupe exclusivement ; dans chacun des huit bureaux de compensation régionaux se trouve au moins une employée du même ordre remplissant les mêmes fonctions. En outre, dans chaque bourse importante, une ou plusieurs femmes dirigent également cette branche du placement.

Les bureaux ont des entrées et des pièces spécialement affectées aux ouvrières ; dans certains districts même des bureaux spéciaux sont ouverts pour les femmes et les jeunes filles. Il suffit de rappeler qu'en 1915 les bureaux ont procuré des emplois à 306,192 femmes et à 84,701 jeunes filles. L'expérience a montré que cette section spéciale rend des services particulièrement appréciables pour les travaux occasionnels ou saisonniers ; c'est ainsi qu'en 1912, les bourses ont placé 9,070 femmes de ménage, que les bourses d'Ecosse ont placé 3,354 femmes pour la cueillette des fruits, et que le comité scolaire de Glasgow a décidé de s'adresser aux bureaux de placement pour le recrutement de son personnel de nettoyage des écoles.

En outre, la section spéciale pour le placement des femmes s'efforce de transporter des familles entières des districts où le travail est rare dans ceux où les femmes et les jeunes ouvriers sont particulièrement demandés. Cette section ne s'occupe pas du placement des domestiques dans les maisons particulières, excepté pour les jeunes filles de moins de dix-sept ans, qui, dans certains districts, peuvent être placées dans des emplois sous la surveillance du comité pour le placement des jeunes ouvriers.

Le « Board of Trade » a organisé le placement des jeunes gens sur une autre base que celui des adultes. Un règlement particulier a

décidé que des comités spécialisés dans le travail de l'adolescence (Juvenile advisory committees) assureraient ce service, de concert avec les comités d'orientation professionnelle nommés, en vertu de la loi de 1910, par les autorités scolaires.

En juin 1913, on comptait 68 comités consultatifs de cet ordre : dans 53 localités, les autorités scolaires avaient fait approuver par le « Board of Trade » des projets de participation à l'œuvre de placement.

Enfin, aux termes de l'article 99 de la loi sur l'assurance nationale, les bourses peuvent conclure des conventions avec les patrons employant, par leur intermédiaire, des ouvriers intermittents en vue de centraliser, pour le compte des différents employeurs d'un même ouvrier, le paiement des cotisations de l'assurance maladie et de l'assurance chômage. Les différents emplois procurés au cours d'une semaine sont considérés comme un emploi ininterrompu et le montant global des cotisations se trouve diminué. A Liverpool et à Glasgow, les bourses se chargent du paiement des salaires pour le compte des différents employeurs d'un même ouvrier et retiennent les cotisations.

Résultats statistiques.

Telles sont, brièvement résumées, les principales dispositions du régime instauré par la loi de 1909.

Le 1^{er} février 1910, 80 bourses du travail étaient ouvertes. Chaque mois, on en a vu s'ouvrir de nouvelles. On en comptait 101 en juin 1910 ; 146 à fin décembre ; 217 en juin 1911 et 261 en décembre. Ce chiffre atteignait 401 au 1^{er} janvier 1915 et 399 en janvier 1916.

Le tableau ci-après fait connaître le nombre des offres et des demandes enregistrées et des placements effectués depuis l'origine (non compris les placements de travailleurs intermittents).

DÉSIGNATION	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Demandes d'emplois.....	"	2.010.113	2.423.213	2.935.893	3.442.452	3.186.137
Offres d'emplois.....	458.941	886.242	1.236.205	1.232.828	1.479.024	1.797.646
Placements effectués.....	374.739	594.739	785.239	921.853	1.116.909	1.308.137

Au cours des six premières années, les bourses ont enregistré 7,190,883 offres d'emplois et effectué 5,225,494 placements. La proportion des placements effectués a augmenté de 63 p. 100 en 1911 par rapport à 1910 ; par rapport à 1913,

l'augmentation atteint 21,2 en 1914 et, par rapport à cette dernière année, 17,1 en 1915. Depuis 1910, les placements ont presque quadruplé (1,308,137 contre 374,739).

Les placements effectués se répartissent comme suit, selon l'âge et le sexe :

DÉSIGNATION	1911	1912	1913	1914	1915
Hommes.....	347.011	481.860	566.150	706.458	716.816
Femmes.....	121.397	157.353	199.395	232.935	385.101
Garçons.....	77.881	88.086	90.387	103.280	105.716
Jeunes filles.....	44.750	57.940	65.921	74.236	99.504
Totaux.....	594.739	785.239	921.853	1.116.909	1.308.137

Par rapport à 1913, le nombre de placements, en 1915, a augmenté de 150,666 pour les hommes ; 185,706 pour les femmes ; 15,329 pour les garçons et 3,583 pour les jeunes filles.

La proportion des hommes ayant reçu satisfaction s'est élevée à 36,7 p. 100 en 1914 et à 53,8 p. 100 en 1915 ; celle des femmes à 33,6 et 33,3 p. 100 ; celle des adolescents à 54,2 et 59,9 p. 100 et celle des jeunes filles à 41,3 et 46,2 p. 100.

Depuis l'ouverture des hostilités, les bourses du travail ont apporté une aide puissante au Gouvernement dans son action contre le chômage résultant de la guerre : elles ont été, avec le service national d'assurance contre le chômage, la base même de son action. Elles ont permis de suivre exactement les fluctuations du marché du travail dans tout le pays ; elles

ont pu en outre, grâce à leurs cinq années d'expérience, fournir rapidement la main-d'œuvre nécessaire, notamment aux industries intéressant la défense nationale.

Le tableau ci-après, qui répartit par industrie les placements effectués en 1914 et en 1915, montre que pour les hommes, le plus grand nombre concerne le bâtiment et les travaux publics et qu'une proportion presque aussi grande a été attribuée à la construction mécanique ou navale. Or, ces deux groupes d'industries, qui absorbent à eux seuls 58,2 et 6,3 p. 100 en 1915 des placements effectués, sont ceux où l'on travaille le plus pour la défense nationale. Pour les femmes, si 51,7 et 37,7 p. 100 ont été placées dans les services domestiques, 16,3 en 1914 et 14 p. 100 en 1915 d'entre elles l'ont été dans les textiles et le vêtement, travaillant en grande partie pour l'armée.

DÉSIGNATION	1914		1915	
	Hommes et garçons.	Femmes et filles.	Hommes et garçons.	Femmes et filles.
Bâtiment, travaux publics.....	213.077	•	226.155	•
Construction mécanique et navale, carrosserie, scierie, etc.....	208.949	3.378	221.473	33.584
Textiles.....	14.377	26.314	13.446	34.644
Vêtements.....	5.976	27.126	3.942	35.326
Transports.....	104.888	5.490	93.440	15.686
Agriculture.....	11.632	8.617	7.468	11.832
Produits chimiques.....	6.084	3.896	18.971	23.280
Alimentation.....	10.703	31.023	8.318	32.329
Domestiques.....	13.332	144.231	12.795	167.425
Commerce.....	22.561	8.382	22.663	26.727
Manœuvre.....	67.353	•	70.386	•
Services publics et professions libérales.....	24.301	2.810	49.525	12.450
Autres industries.....	106.555	46.444	74.950	91.322
Totaux.....	387.812	301.333	823.532	484.605

Ces chiffres mettent également en lumière l'importance du placement de la main-d'œuvre féminine (484.605 en 1915 contre 304.333 en 1914) appelée surtout à remplacer les hommes enrôlés. En mars 1915, le « Board of trade » avait invité les femmes à se faire inscrire sur un registre de guerre ouvert dans toutes les bourses. En fin d'année, le nombre de ces inscriptions s'élevait à 124.405.

DANEMARK

Le Parlement danois a adopté, le 29 avril 1913, le projet qui lui avait été soumis au cours de la session 1911-1912 relatif à la reconnaissance et à la subvention par l'Etat des bureaux de placement créés par une ou plusieurs communes; ainsi qu'à l'institution d'un bureau central d'Etat à Copenhague.

Aux termes de cette loi, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1913, le ministre de l'intérieur peut accorder la reconnaissance officielle aux bureaux de placement créés par une seule ou plusieurs communes réunies qui se conforment aux dispositions légales.

Tout bureau — excepté à Copenhague — doit être administré par un comité de sept membres au moins élus par le conseil communal et comprenant, en dehors du président, un nombre égal de patrons et d'ouvriers. Le président ne peut être ni un patron ni un ouvrier; sa nomination doit être approuvée par le ministre de l'intérieur. Les membres patrons et ouvriers sont élus selon le principe de la représentation proportionnelle, si l'un des conseillers communaux le demande.

À Copenhague, le bureau de placement constitue la bourse centrale du travail de tout le Danemark; la gestion en est confiée à un « directeur du placement » nommé par le roi, assisté d'un conseil de surveillance de dix membres au moins, comprenant par moitié des patrons et des ouvriers. Quatre membres du conseil de surveillance sont nommés par le ministre de l'intérieur, les autres par le conseil municipal; les associations centrales de patrons et d'ouvriers sont admises à présenter des candidats. Le directeur assure la coopération de tous les bureaux.

Dans tous les bureaux, les membres sont élus pour la durée du mandat des conseillers municipaux. Les frais de surveillance des bureaux sont à la charge de l'Etat et les frais de fonctionnement à la charge des communes.

Si une commune n'a pas institué de bureau conformément aux dispositions légales, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de la loi, le ministre de l'intérieur l'organise d'office et en nomme le directeur et le personnel.

Le ministre peut décider que certains bureaux fonctionneront comme bureaux principaux pour certaines circonscriptions.

Tout bureau de placement légalement reconnu doit placer gratuitement les ouvriers de toute catégorie. Il continue ses opérations en cas de grève ou de lockout; lorsqu'une organisation professionnelle lui prouve que le travail est suspendu par suite d'un conflit de ce genre, le fait est affiché dans le bureau ou porté à la connaissance de ceux qui recourent audit bureau.

Les bureaux peuvent accorder des secours de voyage aux ouvriers auxquels ils procurent du travail hors de leur résidence, à concurrence de la moitié du transport en chemin de fer ou en bateau.

Les caisses de chômage approuvées qui ont leur siège ou une agence dans la circonscription où il a été institué un bureau de placement transmettent chaque semaine au bureau de placement la liste de tous les membres secourus et même, si possible, de ceux à qui des secours ne sont pas alloués. Si la caisse procure du travail à l'un d'eux, elle en avertit le bureau sans retard.

Si plusieurs ouvriers sont également qualifiés pour remplir des emplois vacants, les bureaux placent d'abord les membres des caisses de chômage agréés et en informent les caisses. Chaque bureau transmet tous les ans au ministre de l'intérieur un extrait de ses comptes et de sa situation financière.

Le gouvernement alloue des subventions annuelles aux bureaux de placement, réparties sur la base des comptes communiqués par les bureaux. La subvention ne peut excéder, pour chaque bureau, le tiers des dépenses de l'exercice précédent.

La loi est appliquée depuis trop peu de temps, pour que l'on puisse déjà parler d'un réseau de bureaux embrassant le pays tout entier. Jusqu'ici il n'a été ouvert qu'un petit nombre d'offices. Pour suppléer à ce défaut, le gouvernement a établi une collaboration entre la direction du placement et les commissions pour la régularisation des prix. Ces commissions, instituées par la loi du 29 août 1914, embrassent chacune une commune et sont chargées de prendre, dans chaque commune, des dispositions nécessaires pour assurer le ravitaillement. Elles fournissent à la direction de placement des informations sur le nombre des chômeurs et la mise en œuvre des travaux pouvant occuper non seulement les chômeurs de la commune, mais encore ceux d'autres régions.

Les opérations du bureau central de Copenhague pendant l'année 1914-1915 se résument comme suit :

Offres d'emploi :	
Hommes.....	15.711
Femmes.....	12.456
Total.....	28.167
Demandes :	
Hommes.....	26.121
Femmes.....	17.659
Total.....	43.780
Placement :	
Hommes.....	19.456
Femmes.....	14.317
Total.....	33.773

SUÈDE

Les premiers bureaux de placement ont été des institutions privées ayant principalement pour objet le placement des domestiques dans les villes et des ouvriers agricoles dans les campagnes. Lorsque l'industrie commença à

se développer, des associations indépendantes et surtout les syndicats ouvriers s'efforcèrent de mettre en rapport patrons et ouvriers. Toutefois, ces institutions ne pouvaient établir l'équilibre entre l'offre et la demande; on dut songer à organiser le placement public.

Les villes de Helsingborg et de Gothenbourg ouvraient, les premières, en 1902, des bureaux municipaux. Leur exemple était suivi, trois ans après, par Stockholm, Malmö et trois autres communes. En 1907, s'ouvrit dans la province d'Ostergötland le premier des bureaux départementaux, qui constitue la forme la plus caractéristique du placement en Suède.

Le Gouvernement s'était, de son côté, préoccupé de faire intervenir l'Etat dans l'organisation du placement et, dès 1900, déposait, à cet effet, divers projets que le Riksdag ne prit pas en considération. Toutefois, en 1906, à la suite d'une enquête sur la matière, il demanda au Parlement de confier à l'Etat la direction du placement public et de lui accorder aide pécuniaire. La subvention fixée à 15.000 couronnes en 1907 a été augmentée chaque année et atteignait 55.000 couronnes en 1912.

Aux termes du décret du 20 septembre 1907, l'Etat peut accorder une subvention aux conseils généraux, aux sociétés d'économie rurale, aux communes et aux diverses institutions qui, séparément ou en commun, organisent des bureaux de placement.

Pour bénéficier de la subvention, le bureau doit :

- 1° S'occuper, à titre gratuit, du placement dans toutes les professions;
- 2° S'efforcer de procurer aux patrons la meilleure main-d'œuvre possible et à l'ouvrier le travail auquel il est le plus apte;
- 3° Être dirigé par une commission paritaire présidée par une personne indépendante;
- 4° Fonctionner selon un programme approuvé par l'administration et lui fournir des renseignements statistiques sur ses opérations.

La subvention est destinée à couvrir la totalité des frais de correspondance et de téléphone, impressions de questionnaires et bulletins, et, pour partie, les frais nécessités par des mesures spéciales prises pour satisfaire aux besoins de l'agriculture, ainsi que les frais de collaboration des bureaux.

L'administration du commerce chargée, en 1907, de diriger et de développer le placement, se mit aussitôt en rapport avec les divers bureaux existants; elle publia régulièrement, dès lors la statistique de leurs opérations. En 1911, en vue de coordonner les efforts et de développer l'institution, on créa un poste d'inspecteur des bureaux de placement. En 1913, enfin, la direction du service fut confiée à l'administration du travail et de la prévoyance sociale qui venait d'être instituée.

En Suède, où la population est extrêmement disséminée et où l'on doit cependant tenir compte des besoins des communes rurales, on ne pouvait songer à établir un bureau dans chacune des localités où le besoin s'en faisait sentir, sans rencontrer de grandes difficultés, notamment au point de vue financier.

Le problème fut résolu le jour où les départements se chargèrent d'organiser un système de placement dans leur ressort, en se préoccupant à la fois des intérêts spéciaux à certaines professions et des conditions particulières de la région.

Ainsi prit naissance le système des bureaux départementaux, avec succursales, selon lequel les appointements et frais généraux sont ordinairement à la charge du département, avec participation de l'Etat, alors que le local est souvent fourni par la commune où se trouve le bureau.

L'organisation pratique peut varier avec les conditions locales, mais le plan général et le mode de travail demeurent partout identiques. C'est ainsi qu'un établissement départemental qui, à l'origine, ne possède qu'un bureau central peut ouvrir successivement des succursales jusqu'à ce qu'un réseau complet se soit constitué.

En certains cas, on a adjoint aux bureaux locaux des délégués qui, sans effectuer des placements, fournissent aux patrons et aux ouvriers des renseignements sur le fonctionnement des bureaux et indiquent à ces derniers les offres et demandes d'emplois dont ils ont connaissance.

Les bureaux municipaux existants ont été rattachés à ces offices départementaux.

Par suite de l'extension sans cesse croissante du service, plusieurs organisations départe-

mentales se sont constituées en districts, en choisissant comme bureau de district le bureau principal de l'organisation départementale située au centre du district.

Actuellement, le pays est divisé en six districts.

Dans tous les bureaux, les renseignements recueillis sont consignés sur des fiches.

Tout patron en quête de main-d'œuvre peut s'adresser au bureau, soit en personne, soit par téléphone, télégramme ou lettre : les renseignements demandés lui sont fournis à l'aide d'un bulletin d'informations spécial. L'ouvrier, par contre, doit, en général, se présenter directement afin de fournir les renseignements et certificats nécessaires. Ces indications sont consignées sur un autre bulletin : l'ouvrier reçoit une fiche d'inscription numérotée et portant les renseignements dont il a besoin pour se procurer rapidement un emploi. La fiche, valable pour un an, doit être chaque jour, si possible, présentée au visa du bureau, tant que dure le chômage.

Si un patron et un ouvrier se rencontrent au bureau et peuvent s'entendre, l'engagement peut être conclu aussitôt : les résultats en sont consignés sur les fiches d'inscription. En cas contraire, l'ouvrier qui semble le plus qualifié pour remplir un emploi reçoit une carte d'avis qu'il doit aller présenter au patron. Quel que soit le résultat de la démarche, ce dernier renvoie sans retard cette carte au bureau, en y mentionnant sa réponse, qui est transcrite sur les fiches d'inscription. Le bureau ainsi informé que l'ouvrier n'a pu être embauché, en envoi d'autres jusqu'à ce que l'emploi puisse être donné ; il consigne le résultat de chaque démarche sur les formules respectives.

Chaque jour, les bureaux font un relevé des résultats obtenus dans chaque groupe professionnel ; chaque mois, ils établissent un rapport détaillé et un résumé destiné à la publicité, qu'ils adressent à l'administration centrale.

Afin d'établir une collaboration étroite entre les divers organismes, les bureaux dressent la liste des emplois vacants et des chômeurs ne pouvant être immédiatement embauchés ; à l'aide de ces listes locales, les bureaux de district établissent des listes de district servant à leur tour à dresser des listes pour le pays tout entier.

Chaque bureau est administré par un comité : la gestion directe est confiée à un directeur. Les divers bureaux se servent principalement, pour leurs communications, du téléphone, dont l'usage est extrêmement répandu dans le pays.

En vue de faciliter les déplacements des ouvriers, le Parlement a voté, en 1912 et 1913, un crédit de 10,000 couronnes destiné à couvrir en partie les avances de frais de voyage faites par les bureaux aux ouvriers sans ressources. Toutefois, dans certains bureaux, le patron doit payer le voyage de l'ouvrier qu'il n'a pas embauché.

L'administration centrale a, à plusieurs reprises, organisé des conférences entre les représentants des bureaux municipaux et de certaines organisations professionnelles, en vue d'étudier un plan d'action commun et d'établir une collaboration toujours plus étroite entre les divers organismes.

Par une collaboration constante avec les écoles communales, les bureaux s'efforcent de procurer des emplois aux enfants quittant l'école et, de concert avec les commissions d'apprentissage — là où elles existent — des places d'apprentis. Ils ont en outre organisé des services spéciaux pour recruter des soldats pour l'armée et des marins pour la flotte de l'Etat ou du commerce, comme aussi pour procurer des emplois aux militaires à la fin de leur congé. Parfois le bureau se combine avec l'agence de location des logements qui est pour ainsi dire gratuite.

Toutefois, ces diverses organisations ne sont encore qu'à l'état d'essai, étant donné que l'institution du placement public est d'origine récente en Suède.

Le nombre des bureaux de placement existant à la fin de 1914 s'élevait à 34, possédant 114 succursales : 11 d'entre eux étaient des bureaux communaux et 23 des offices départementaux.

Le nombre de ces derniers s'est accru beaucoup plus rapidement que celui des offices communaux. Le premier d'entre eux s'ouvrait en 1905 : on en comptait 4 en 1907, 11 en 1909, 19 en 1911 et 21 en 1912. Par contre, le nombre

des offices communaux n'a pas dépassé 6 jusqu'en 1908 et n'a atteint 12 qu'en 1911.

De 1902 à 1914, le nombre des demandes d'emploi s'est élevé à 1,360,388, celui des offres à 1,058,366 et celui des placements à 703,206

(hommes 307,124, soit 56,4 p. 100 et femmes 305,082, soit 43,6 p. 100).

Le tableau ci-après permet de se rendre compte du développement de l'institution au cours des neuf dernières années.

ANNÉES	DEMANDES	OFFRES	PLACEMENTS
1906.....	51.500	51.000	31.000
1907.....	63.000	65.000	37.000
1908.....	98.000	67.000	40.000
1909.....	126.000	85.000	52.000
1910.....	143.000	104.000	67.000
1911.....	165.000	124.000	85.000
1912.....	190.000	153.000	105.000
1913.....	260.000	173.000	128.000
1914.....	252.000	192.000	138.000

Si, d'autre part, l'on examine comment se décomposent les opérations des bureaux par groupe d'industrie, on constate que, sur 447,113 placements effectués pendant la période 1902-1912, 87,173 (soit 30,2 p. 100) ont eu lieu dans l'agriculture et les forêts, 73,763 (25,3 p. 100) dans l'industrie, 64,365 (16,5 p. 100) dans le commerce. Sur 192,461 femmes placées, 80 p. 100 l'ont été dans les services domestiques.

Les bureaux s'occupent tout spécialement de placer les ouvriers agricoles et de refouler ainsi vers les campagnes une main-d'œuvre qui a tendance à se porter vers les villes.

C'est ainsi que le nombre des ouvriers auxquels ils ont procuré un emploi dans l'agriculture est passé de 2,000 (6,8 p. 100 en 1903, à 10,750 (20,7 p. 100) en 1909, à 20,750 (24,4 p. 100) en 1911 et à 25,760 (24,5 p. 100) en 1912.

D'une façon générale, le nombre des placements croît progressivement de février à avril, baisse en mai et juin pour remonter de juillet à octobre, où il atteint son maximum, et baisse de nouveau en novembre et décembre. Quant aux demandes d'emploi, la tendance est dans une proportion absolument inverse.

Le total des recettes des bureaux, qui s'élevait, en 1902, à 10,200 couronnes, atteignait, en 1912, 233,400 couronnes. Les dépenses s'élevaient respectivement pour ces mêmes années à 10,600 et 280,400 couronnes.

Les succursales sont ordinairement tenues par le directeur seul. En 1912, les bureaux occupaient 140 personnes, dont 108 hommes et 32 femmes : 76 travaillaient dans les bureaux principaux et 64 dans les succursales.

EXAMEN DES ARTICLES

Les besoins de la guerre ont, comme il convient, provoqué des organismes nouveaux, les uns temporaires, comme la conférence interministérielle de la main-d'œuvre, actuellement présidée par notre collègue M. Henry Bérenger, ou comme le comité du travail féminin, institué au sous-secrétariat d'Etat de l'artillerie et des munitions, que nous avons l'honneur de présider ; les autres, permanents, comme la commission administrative de l'office central de placement.

Cette importante commission n'a pas manqué de procéder à un examen approfondi de la proposition de loi soumise au Sénat ; elle a confié la préparation de cette étude à M. Edouard Fuster, professeur au Collège de France, président de l'office départemental de placement et de la statistique du travail de la Seine, assisté de MM. Borderel, président du groupe du bâtiment, membre du conseil supérieur du travail, et Picart, membre du comité national de la fédération nationale des travailleurs de l'industrie du bâtiment de France et des colonies.

En sa séance du 3 novembre 1916, la commission administrative, saisie d'un rapport fait au nom de la sous-commission susindiquée par M. Edouard Fuster, élabore un nouveau texte conforme dans ses grandes lignes aux principes essentiels de la proposition de M. Henry Chéron, d'une part, de celle de M. Paul Strauss, d'autre part.

Nous tenons d'ailleurs à reproduire telles qu'elles ont été soumises à la commission administrative, les conclusions de M. Edouard Fuster.

Messieurs, la commission administrative de l'office central de placement m'a fait l'honneur de me charger d'examiner les deux propositions

de loi, actuellement soumises au Sénat, qui tendent à l'organisation du placement.

Après entente avec M. Borderel et M. Picart, à qui la commission avait bien voulu m'inviter à demander plus spécialement l'opinion patronale et l'opinion ouvrière sur la matière, et après avoir confronté les textes proposés au Sénat avec les principales expériences françaises et étrangères, je crois devoir proposer à la commission, qui doit souhaiter une prompt solution législative du problème, de renoncer à élaborer un plan complet d'organisation, d'écartier du débat, si ingénieuses qu'elles soient, les dispositions par lesquelles M. Chéron voudrait faire compléter la loi de 1901 en ce qui concerne le placement privé, et de se borner à appuyer, sauf à la compléter et préciser sur quelques points, la formule relativement simple proposée par M. Strauss et ses collègues en ce qui concerne l'organisation qui est de beaucoup la plus nécessaire, celle du placement public local et interlocal.

Tout d'abord, par l'article 85 (texte Chéron, à quelques détails près), la loi de 1901 recevrait son plein effet grâce à l'intervention d'office du préfet, des bureaux municipaux seraient enfin créés dans les 399 villes de 10,000 habitants et plus : ce qui offre, même aux yeux de ceux qui préfèrent les offices départementaux, l'avantage d'alléger notablement les charges à imposer aux départements.

L'article 85 a (proposition Strauss, 1^{er}§ modifié) rend la création d'offices départementaux obligatoire, au besoin avec inscription d'office au budget départemental. Il définit leur objet, indiquant qu'il s'agit bien d'assurer le placement dans toutes les communes et toutes les professions, l'agriculture y comprise.

L'article 85 b (2^e et 3^e paragraphes de la proposition Strauss, modifiés) garantit contre la dispersion des efforts et l'ignorance réciproque, particulièrement fâcheuses en ce qui concerne le placement ; il autorise d'abord à appeler un bureau municipal à faire fonction d'office départemental ; puis, il exige la coordination de tous autres services municipaux de placement à l'office départemental de la circonscription ; par la combinaison de cet article avec la disposition qui prescrit « un ou plusieurs » offices par département, on pourra grouper utilement selon les besoins économiques locaux, le placement des travailleurs d'une grande ville et de sa banlieue, ou encore de plusieurs villes constituant une même agglomération, ou encore d'une région plutôt agricole, etc. L'article 85 b prescrit enfin l'établissement d'une coordination entre les offices départementaux, puis entre eux-ci et l'office central. Pour faciliter les relations, il accorde la franchise postale.

L'article 85 c (art. 85 b modifié de la proposition Strauss) édicte les mesures principales qui donneront au placement public le caractère professionnel si désirable. Il prévoit d'abord que des sections professionnelles pourront être instituées auprès des bureaux municipaux et offices. Puis aux uns et aux autres (et s'il y a lieu, c'est-à-dire si l'autorité créatrice le juge possible, aux sections professionnelles, il assure la collaboration, comme organe de contrôle et d'amélioration technique, capable de surveiller l'impartialité des opérations proprement dites de placement et de les orienter vers la plus exacte affectation du travailleur à l'emploi, des commissions dites paritaires, c'est-à-dire qui

doivent entrer des patrons et des ouvriers, les uns et les autres en nombre égal.

L'article 85 d (ajouté à la proposition Strauss) permet d'accorder aux offices et bureaux particulièrement importants et bien dotés une autonomie administrative plus complète, analogue à celle dont jouissent les offices d'habitations à bon marché ou antituberculeux.

Enfin, l'article 85 e (art. 85 c de la proposition Strauss, modifié) renvoie à un décret la réponse aux nombreuses questions de détail que l'expérience va poser : car il importe de ne pas perdre de vue qu'il s'agit d'une tentative nouvelle, de besoins variables selon les lieux et les hommes, et que le régime doit avoir, au moins quelque temps, plus de souplesse que n'en comporte un régime précisé avec trop de détail par la loi même.

ED. FUSTER.

CODE DU TRAVAIL

Livre 1er. — Titre IV. — Chapitre 1er.

Du placement gratuit.

Art. 85. — Dans chaque commune, un registre constatant les offres et demandes de travail et d'emplois devra être ouvert à la mairie et mis gratuitement à la disposition du public. A ce registre sera joint un répertoire où seront classées les notices individuelles que les demandeurs de travail pourront librement joindre à leur demande.

Les villes comptant une population municipale totale égale ou supérieure à 10,000 habitants sont tenues de créer un bureau municipal.

Si la création du bureau municipal de placement prescrite par le paragraphe précédent n'a pas été réalisée, il y sera procédé d'office par le préfet, après mise en demeure restée sans résultat adressée au conseil municipal.

Les dépenses nécessitées par l'installation et le fonctionnement du bureau de placement créé en exécution des dispositions qui précèdent sont obligatoires pour les villes déterminées au paragraphe 2 du présent article.

Art. 85 a. — Dans chaque département doit être institué — par délibération du conseil général ou, à défaut, par inscription d'office au budget départemental — un ou plusieurs offices départementaux de placement.

Ces offices ont pour objet d'organiser et d'assurer dans toutes les communes de leur circonscription le recrutement et le placement gratuit des travailleurs de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, des professions libérales, ainsi que des domestiques et des apprentis.

Le siège et la circonscription de chaque office sont déterminés par l'arrêté préfectoral d'institution.

Art. 85 b. — Dans chaque circonscription d'office départemental, un bureau municipal de placement, s'il en existe, peut jouer le rôle d'office départemental.

Les bureaux municipaux de placement — ou, s'il a été fait application du dernier paragraphe précédent, les bureaux de la circonscription autres que celui qui joue le rôle d'office départemental — ainsi que les services municipaux d'inscription des offres et demandes d'emplois doivent être coordonnés, quant à leur fonctionnement technique, à l'office départemental de la circonscription.

Chaque office départemental, de son côté, doit se tenir en rapports réguliers, notamment par l'échange de renseignements sur les excès d'offres et de demandes de main-d'œuvre, avec les autres offices du département, ceux des autres départements, et avec l'office central institué auprès du ministère du travail.

La correspondance postale échangée pour les besoins du service entre tous ces bureaux et offices de placement est admise à circuler en franchise, sous pli fermé.

Art. 85 c. — Chaque bureau municipal, chaque office départemental peut, pour certaines professions, instituer des sections professionnelles distinctes.

Il est institué auprès de chaque bureau municipal et office départemental, et, s'il y a lieu, par arrêté spécial, auprès des sections professionnelles, une commission administrative chargée de contrôler les opérations de placement et de donner son avis sur toutes les questions intéressant le développement de ces institutions.

Ces commissions doivent comprendre un

nombre égal d'ouvriers ou employés et de patrons, appartenant autant que possible aux professions qui font le plus souvent appel au placement.

Art. 85 d. — Les offices départementaux et les bureaux municipaux des villes de plus de 100,000 habitants pourront, sur la demande des conseils généraux ou des conseils municipaux qui les ont institués, être constitués en établissements publics, par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 85 e. — Un règlement d'administration publique déterminera les autres conditions auxquelles devront d'une manière générale, ou particulièrement en vue de la participation aux subventions de l'Etat, satisfaire les divers offices, bureaux ou sections professionnelles, notamment en ce qui concerne : la constitution des commissions paritaires, les mesures à prendre pour assurer la gratuité et la sincérité des opérations de placement et l'impartialité en cas de conflits du travail, le fonctionnement de la coordination entre les divers bureaux et offices, etc. »

Après une discussion approfondie, à laquelle ont pris part MM. Edouard Fuster, Abel Craissac, Coutel, Arthur Groussier, Cazelles, de Peyerimhof, Tourou, Borderel, Picart, Henry Bérenger, Lerolle, un texte définitif a été adopté.

Des travaux préparatoires de cette valeur apportent une force singulière et une autorité accrue à une commission parlementaire. En période normale, l'avis du conseil supérieur du travail aurait été précieux à recueillir. Dans les circonstances actuelles, l'opinion des hommes les plus compétents en matière de placement, rassemblés sans distinction d'origine ou de mandats, est d'une telle importance que votre commission n'hésite pas à proposer à votre approbation le texte intégral de la commission administrative de l'office central de placement.

Article 85.

Dans chaque commune, un registre constatant les offres et demandes de travail et d'emplois devra être ouvert à la mairie et mis gratuitement à la disposition du public. A ce registre sera joint un répertoire où seront classées les notices individuelles que les offreurs et demandeurs de travail pourront librement joindre à leur offre ou à leur demande.

Les villes comptant une population municipale totale égale ou supérieure à 10,000 habitants sont tenues de créer un bureau municipal.

Si la création du bureau municipal de placement prescrite par le paragraphe précédent n'a pas été réalisée, il y sera procédé d'office par le préfet, après mise en demeure restée sans résultat adressée au conseil municipal.

Les dépenses nécessitées par l'installation et le fonctionnement du bureau de placement créé en exécution des dispositions qui précèdent sont obligatoires pour les villes déterminées au paragraphe 2 du présent article.

L'article 85, tel que nous le proposons sous la forme adoptée par la commission administrative, diffère du texte actuel du code du travail sur les points suivants :

Le premier paragraphe a été complété en vue de permettre, non seulement aux demandeurs de travail, mais aux offreurs, de joindre des notices individuelles aux indications sommaires fournies en vue du placement.

Le second paragraphe institue l'obligation de créer un bureau municipal, non plus seulement pour les villes comptant plus de 10,000 habitants, mais pour les villes ayant une population égale ou supérieure à ce chiffre, et il précise que le chiffre de population à prendre en considération est le chiffre de la population municipale totale, c'est-à-dire la population dans laquelle ne sont pas comptés les soldats en garnison, les détenus des établissements pénitentiaires.

Les 3^e et 4^e paragraphes apportent à l'obligation de créer un bureau municipal de placement les sanctions qui font défaut actuellement dans le code du travail ; si le bureau n'a pas été constitué par les soins de la municipalité, la création est opérée d'office par le préfet, après mise en demeure adressée au conseil municipal ; les dépenses de l'installation et du fonctionnement du bureau sont obligatoires pour les villes de 10,000 habitants et plus.

Article 85 a.

Dans chaque département, l'institution d'au moins un office départemental de placement

est comprise dans les dépenses obligatoires inscrites au budget départemental.

Les offices départementaux ont pour objet d'organiser et d'assurer, dans toutes les communes de leur circonscription, le recrutement et le placement gratuits des travailleurs de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, des professions libérales, ainsi que des domestiques et des apprentis.

Le siège et la circonscription de chaque office sont déterminés par l'arrêté préfectoral d'institution.

Les conseils généraux peuvent, en outre, s'associer pour la création et le fonctionnement d'offices interdépartementaux de placement.

Cet article et ceux qui suivent innovent sur le code du travail ; ils ont pour objet de préciser la constitution d'offices départementaux et réglementer les relations mutuelles des divers offices publics.

L'article 85 a prévoit l'institution obligatoire d'au moins un office départemental de placement dans chaque département. L'office départemental a pour objet d'organiser et d'assurer le recrutement et le placement des travailleurs de toutes professions. Le siège et la circonscription de chaque office sont déterminés par l'arrêté préfectoral d'institution. — Les conseils généraux peuvent, en outre, s'associer pour créer et faire fonctionner des offices interdépartementaux de placement ; cette institution pourra rendre de grands services partout où des agglomérations industrielles dépassent les limites d'un département.

Article 85 b.

Dans chaque circonscription d'office départemental, un bureau municipal de placement, s'il en existe un, peut jouer le rôle d'office départemental.

Les bureaux municipaux de placement — ou, s'il a été fait application du paragraphe précédent, les bureaux de la circonscription autres que celui qui joue le rôle d'office départemental — ainsi que les services municipaux d'inscription des offres et demandes d'emplois, doivent être coordonnés, quant à leur fonctionnement technique, à l'office départemental de la circonscription.

Chaque office départemental, de son côté, doit se tenir en rapports réguliers, notamment par l'échange de renseignements sur les excès d'offres et de demandes de main-d'œuvre, avec les autres offices du département, ceux des autres départements, les offices interdépartementaux et avec l'office central institué auprès du ministère du travail.

La correspondance postale échangée pour les besoins du service entre tous ces bureaux et offices de placement est admise à circuler en franchise sous pli fermé.

Cette disposition permet, en vue d'éviter de doubles emplois et aussi des dépenses supplémentaires d'organisation et de personnel, de confier à un bureau municipal de placement le rôle et les attributions d'un office départemental.

En vue d'assurer la cohésion des efforts entre les bureaux publics d'un département, l'article 85, paragraphe 2, prévoit que les bureaux municipaux et les services municipaux d'inscription des offres et demandes d'emploi doivent être en coordination avec l'office départemental de la circonscription.

De même, les offices départementaux doivent, pour organiser l'échange des offres et des demandes de main-d'œuvre non satisfaites, se tenir en rapports réguliers avec les offices des autres départements, les offices interdépartementaux et l'office central institué au ministère du travail.

Le 4^e paragraphe de l'article concède aux offices publics de placement la franchise postale pour leur correspondance circulant sous pli fermé.

Les offices départementaux actuellement existants jouissent, sans doute, de la franchise sous le couvert du préfet, pour correspondre avec les maires, mais cette franchise n'existe pas pour correspondre d'un département à l'autre.

Article 85 c.

Chaque bureau municipal ou office départemental peut, pour certaines professions, instituer des sections professionnelles distinctes.

Il est institué auprès de chaque bureau municipal et office départemental et, s'il y a lieu, par arrêté spécial, auprès des sections professionnelles, une commission administrative

chargée de contrôler les opérations de placement et de donner son avis sur toutes les questions intéressant le développement de ces institutions.

Ces commissions doivent comprendre un nombre égal d'ouvriers ou employés et de patrons, appartenant autant que possible aux professions qui font le plus souvent appel au placement.

Cet article prévoit la possibilité d'instituer au sein des offices municipaux ou départementaux des sections professionnelles distinctes, partout où l'importance d'une profession justifierait cette constitution. Il est institué auprès de chaque office, et, s'il y a lieu, auprès des sections professionnelles, une commission de contrôle où sont appelés à siéger en nombre égal, des patrons et des ouvriers ou employés appartenant aux professions qui font le plus souvent appel au placement. Il n'a pas paru possible d'imposer aux sections professionnelles distinctes l'obligation de se constituer, dans tous les cas, une commission de contrôle de ce genre, certaines professions ne comprenant pas d'employeurs professionnels. C'est ainsi qu'une section de placement destinée aux domestiques ne saurait comporter, dans l'esèce, la représentation des employeurs.

Article 85 d.

Les offices départementaux et les bureaux municipaux des villes de plus de 100,000 habitants pourront, sur la demande des conseils généraux ou des conseils municipaux qui les ont institués, être constitués en établissements publics, par décret rendu en conseil d'Etat.

L'article 85 d prévoit la constitution des offices publics institués par les villes de plus de 100,000 habitants, en établissements publics, par décret rendu en conseil d'Etat.

Il peut, en effet, être d'une grande importance que les offices publics constitués dans ces grands centres puissent acquérir, en dehors des subventions des conseils généraux et municipaux, et des subventions de l'Etat, des ressources provenant de dons ou de legs, et qu'ils puissent, dans l'intérêt du bon fonctionnement du placement, jouir d'une autonomie de fonctionnement aussi large que possible.

Article 85 e.

Un règlement d'administration publique déterminera les autres conditions auxquelles devront, d'une manière générale, satisfaire les divers offices, bureaux ou sections professionnelles, notamment en ce qui concerne : la constitution des commissions paritaires, les mesures à prendre pour assurer la gratuité et la sincérité des opérations de placement et l'impartialité en cas de conflits du travail, le fonctionnement de la coordination entre les divers bureaux et offices, etc.

L'article 85 e remet à un règlement d'administration publique le soin de déterminer les conditions de détail auxquelles devront satisfaire les offices, bureaux ou sections professionnelles.

En conséquence, messieurs, nous avons l'honneur de proposer à votre approbation la proposition ci-après :

PROPOSITION DE LOI

Art. 85. — Dans chaque commune, un registre constatant les offres et demandes de travail et d'emplois devra être ouvert à la mairie et mis gratuitement à la disposition du public. A ce registre sera joint un répertoire où seront classées les notices individuelles que les offreurs et demandeurs de travail pourront librement joindre à leur offre ou à leur demande.

Les villes comptant une population municipale totale égale ou supérieure à 10,000 habitants sont tenues de créer un bureau municipal.

Si la création du bureau municipal de placement prescrite par le paragraphe précédent n'a pas été réalisée, il y sera procédé d'office par le préfet, après mise en demeure restée sans résultat adressée au conseil municipal.

Les dépenses nécessitées par l'installation et le fonctionnement du bureau de placement créé en exécution des dispositions qui précèdent sont obligatoires pour les villes déterminées au paragraphe 2 du présent article.

Art. 85 a. — Dans chaque département, l'institution d'au moins un office départemental de

placement est comprise dans les dépenses obligatoires inscrites au budget départemental.

Les offices départementaux ont pour objet d'organiser et d'assurer, dans toutes les communes de leur circonscription, le recrutement et le placement gratuits des travailleurs de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, des professions libérales, ainsi que des domestiques et des apprentis.

Le siège et la circonscription de chaque office sont déterminés par l'arrêté préfectoral d'institution.

Les conseils généraux peuvent, en outre, s'associer pour la création et le fonctionnement d'offices interdépartementaux de placement.

Art. 85 b. — Dans chaque circonscription d'office départemental, un bureau municipal de placement, s'il en existe, peut jouer le rôle d'office départemental.

Les bureaux municipaux de placement — ou, s'il a été fait application du paragraphe précédent, les bureaux de la circonscription autres que celui qui joue le rôle d'office départemental — ainsi que les services municipaux d'inscription des offres et demandes d'emplois, doivent être coordonnés, quant à leur fonctionnement technique, à l'office départemental de la circonscription.

Chaque office départemental, de son côté, doit se tenir en rapports réguliers, notamment par l'échange de renseignements sur les excès d'offres et de demandes de main-d'œuvre, avec les autres offices du département, ceux des autres départements, les offices interdépartementaux et avec l'office central institué auprès du ministère du travail.

La correspondance postale échangée pour les besoins du service entre tous ces bureaux et offices de placement est admise à circuler en franchise sous pli fermé.

Art. 85 c. — Chaque bureau municipal ou office départemental peut, pour certaines professions, instituer des sections professionnelles distinctes.

Il est institué auprès de chaque bureau municipal et office départemental et, s'il y a lieu, par arrêté spécial, auprès des sections professionnelles, une commission administrative chargée de contrôler les opérations de placement et de donner son avis sur toutes les questions intéressant le développement de ces institutions.

Ces commissions doivent comprendre un nombre égal d'ouvriers ou employés et de patrons, appartenant autant que possible aux professions qui font le plus souvent appel au placement.

Art. 85 d. — Les offices départementaux et les bureaux municipaux des villes de plus de 100,000 habitants pourront, sur la demande des conseils généraux ou des conseils municipaux qui les ont institués, être constitués en établissements publics, par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 85 e. — Un règlement d'administration publique déterminera les autres conditions auxquelles devront, d'une manière générale, satisfaire les divers offices, bureaux ou sections professionnelles, notamment en ce qui concerne : la constitution des commissions paritaires, les mesures à prendre pour assurer la gratuité et la sincérité des opérations de place-

ment et l'impartialité en cas de conflits du travail, le fonctionnement de la coordination entre les divers bureaux et offices, etc.

ANNEXE N° 448

(Session ord. — Séance du 30 novembre 1916).

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à fixer la base des redevances à verser par la Caisse nationale d'épargne au budget général de l'Etat et au budget de l'Algérie pour l'exécution du service de cette institution par l'administration des postes et des télégraphes par M. Emile Dupont, sénateur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, les opérations faites pour le compte de la caisse nationale d'épargne dans les bureaux de poste et le contrôle effectué dans les directions départementales imposent à l'Etat des dépenses de natures diverses dont il est remboursé à l'aide de redevances supportées par le budget annexe de l'institution.

Au cours des dix dernières années ces redevances ont été successivement majorées. Le taux unitaire par opération fixé à 115 millimes jusqu'en 1901 a été élevé à 21 centimes par la loi du 17 avril 1905 puis à 26 centimes par la loi du 31 décembre 1907. A la contribution aux frais de loyer de 250 fr. par département, la loi du 28 juin 1901 a ajouté une seconde contribution de 5 p. 100 du montant des dépenses de loyer des bureaux de poste. A partir de 1906 la caisse d'épargne a dû verser une somme représentant les frais de port de ses documents alors que les caisses d'épargne privées jouissent de certaines franchises postales. Enfin, en 1907, il a été décidé que la caisse nationale d'épargne verserait à l'Etat les 9/10 p. 100 des traitements de son personnel à titre de contribution aux dépenses de pensions civiles.

De plus elle rembourse une somme de 16,000 francs pour le traitement d'un inspecteur général et les honoraires d'un médecin.

L'ensemble des crédits affectés à ces redevances au dernier budget normal, 1914, s'élevait à 3,683,315 fr., savoir :

Redevance de 26 centimes par opération	2,010,540
Frais de port des documents.....	825,865
Remboursement de traitement....	16,000
Part contributive aux pensions du personnel.....	321,575
Part contributive aux dépenses de loyer des bureaux de postes et des directions.....	476,335
	<u>3,683,315</u>

Pour les quatre dernières années, le tableau ci-après indique les sommes versées tant au budget général qu'à celui de l'Algérie et le nombre d'opérations effectuées. Le taux moyen de la dépense par opération s'élève à :

(Voir les nos 429, Sénat, année 1916, et 2595-2678, et in-8° n° 576. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.)

ANNÉES	REDEVANCES		NOMBRE d'opérations.	MOYENNE par opération.
	versées (1).			
	fr.	c.		fr. c.
1912.....	3.483.659	04	7.732.894	0 451
1913.....	3.455.656	06	7.846.596	0 440
1914.....	3.494.156	11	7.126.432	0 490
1915.....	2.836.715	43	4.633.439	0 605

(1) Non compris les remises au personnel et les frais de régie des directeurs départementaux qu'il n'est pas question de modifier.

L'exagération de ces redevances a été constatée depuis longtemps par les rapporteurs du budget de la caisse nationale d'épargne à la Chambre, MM. d'Iriart d'Échepare (1907), Ménard (1910), Massabuau (1912). Au Sénat, votre commission des finances signalait également

cette question à l'attention du Gouvernement. En 1908, notre collègue M. Gauthier, nous-même en 1910 et en 1912, nous nous sommes élevés contre la pratique fâcheuse qui consistait à faire subventionner le budget général par la caisse nationale d'épargne. Qu'il nous soit per-

mis de rappeler ce que nous écrivions au budget de 1912 :

« La caisse nationale d'épargne supporte obligatoirement une charge annuelle dépassant 4 millions.

« Il est temps de s'arrêter dans cette voie d'aggravation des dépenses d'une institution de prévoyance et on peut se demander s'il y a avantage pour le budget de l'Etat de récupérer quelques centaines de mille francs sur la caisse nationale d'épargne qui, en réalité, sont prélevées sur ses bénéfices annuels et diminuent, par suite, d'autant le fonds de dotation, c'est-à-dire la garantie des déposants. En raison de sa prospérité et de la responsabilité qu'elle impose à l'Etat, il est rationnel que la caisse nationale d'épargne rembourse le montant des dépenses qu'elle lui occasionne, mais on ne saurait admettre que sa contribution constitue, même partiellement, une subvention au budget général.

« Le maximum de cette contribution paraît avoir été dépassé; il y aurait danger à l'augmenter encore avant la réalisation d'un fonds de garantie plus en rapport avec les sommes en dépôt. »

Hâtons-nous d'ajouter que, grâce à une gestion prudente et avisée, le fonds de dotation de la caisse n'a pas cessé de s'accroître. L'augmentation a été de 4,777,755 fr. en 1912, 5,061,672 fr. en 1913, 6,190,049 fr. en 1914, 6,414,616 fr. en 1915.

Ce fonds, qui constitue la garantie commune des déposants, s'élevait à 85,910,385 fr. au 31 décembre 1914 et à 92,325,001 fr. au 31 décembre 1915.

Toutefois, le Gouvernement, reconnaissant la justesse des observations des commissions financières du Parlement, a examiné avec plus de soin les différentes redevances exigées de la caisse nationale d'épargne et est arrivé à cette conclusion qu'en les groupant en une contribution unique de 15 centimes par opération on tiendrait un compte équitable des dépenses imposées au budget de l'Etat et à celui de l'Algérie pour l'exécution et le contrôle des opérations.

Il a proposé, en conséquence, de remplacer, à partir du 1^{er} janvier 1917, les diverses contributions énumérées plus haut par cette redevance unique de 15 centimes par opération de versement, de remboursement ou de transfert.

Le projet de loi, déposé à cet effet le 17 octobre 1916, a été voté par la Chambre des députés le 22 novembre 1916.

Nous ne pouvons que vous proposer de l'adopter également.

Toutefois, votre commission des finances est d'avis que le taux de 15 centimes, qui répond à des nécessités actuelles, pourra être relevé lorsque les circonstances qui ont amené le Gouvernement à le proposer, se seront modifiées.

PROJET DE LOI

Article unique. — A partir du 1^{er} janvier 1917, les contributions versées au budget général et au budget de l'Algérie par la caisse nationale d'épargne à titre de remboursement de frais d'administration seront remplacées par une redevance de 15 centimes par opération de versement, de remboursement ou de transfert.

ANNEXE N° 467

(Session ord. — Séance du 23 décembre 1916.)

PROJET DE LOI, adopté par la Chambre des députés, portant prorogation du privilège des banques coloniales et des statuts des dites banques, présenté, au nom de M. Raymond Poincaré, Président de la République française, par M. Gaston Doumergue, ministre des colonies, et par M. A. Ribot, ministre des finances (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

ANNEXE N° 468

(Session ord. — Séance du 23 décembre 1916.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés, concernant l'ouverture de crédits sur l'exercice 1916, présenté au nom de

(1) Voir les nos 2530-2794-2814 et in-8° n° 595 — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

M. Raymond Poincaré, Président de la République française; par M. A. Ribot, ministre des finances (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

ANNEXE N° 469

(Session ord. — Séance du 23 décembre 1916.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés ayant pour objet : 1° d'approuver la convention intervenue entre le ministre des travaux publics, d'une part, et les grandes compagnies de chemins de fer, d'autre part, pour l'attribution, aux agents de ces réseaux, d'allocations complémentaires; 2° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat, présent au nom de M. Raymond Poincaré, Président de la République française, par M. Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement, et par M. A. Ribot, ministre des finances (2). — (Renvoyé à la commission des chemins de fer.)

ANNEXE N° 471

(Session ord. — Séance du 23 décembre 1916.)

PROPOSITION DE LOI, adoptée par la Chambre des députés, fixant les conditions auxquelles l'article 904 du code civil sera applicable au testament des mineurs mobilisés décédés antérieurement au 28 octobre 1916, transmise par M. le président de la Chambre des députés à M. le président du Sénat (3). — (Renvoyée à la commission, nommée le 28 novembre 1916, chargée de l'examen du projet de loi relatif à la modification des articles 985 et 986 du code civil.)

ANNEXE N° 472

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

PROJET DE LOI, adopté par la Chambre des députés, tendant à la mise en culture des terres abandonnées, présenté au nom de M. Raymond Poincaré, Président de la République française, par M. Clémentel, ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, et par M. A. Ribot, ministre des finances (4). — (Renvoyé à la commission, nommée le 23 juin 1916, chargée de l'examen du projet de loi sur la mise en culture des terres abandonnées et l'organisation du travail agricole pendant la guerre.)

ANNEXE N° 474

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés, portant prorogation des pouvoirs des membres des conseils départementaux de l'enseignement primaire, présenté au nom de M. Raymond Poincaré, Président de la République française, par M. René Viviani, garde des sceaux, ministre de la justice, de l'instruction publique et des beaux-arts (5).

(1) Voir les nos 2752-2799 et in-8° n° 593. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

(2) Voir les nos 2671-2727, et in-8° n° 598. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

(3) Voir les nos 2663-2736, et in-8° n° 591. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

(4) Voir les nos 2668-2820-2822, et in-8° n° 599 — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

(5) Voir les nos 2570-2823 et in-8° n° 597. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

ANNEXE N° 475

Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à la mise en culture des terres abandonnées, par M. Gentiliez, sénateur (1).

Messieurs, il n'est pas besoin d'attirer l'attention du Sénat sur la question du ravitaillement qui semble appelée à jouer, dans la prochaine campagne, un rôle aussi considérable que celui de la fabrication des munitions.

L'approvisionnement en blé, en particulier, doit être assuré par tous les moyens possibles, et des mesures énergiques doivent être prises à cet effet.

La récolte de 1916 a été déficitaire sur celle de 1915, qui l'était elle-même sur celle des années précédentes.

Les rendements ont diminué d'année en année, et il a fallu toute l'énergie du ministre du commerce pour combler le déficit par d'heureux achats permettant d'introduire les 35 millions de quintaux de blé qui nous manquaient cette année.

Les emblavures pour 1917 sont encore en décroissance. L'humidité persistante de cet automne n'a pas permis d'exécuter tous les travaux de labourage et d'ensemencement; il est donc à craindre que la prochaine récolte ne présente un déficit encore plus grand de notre production si des mesures immédiates ne sont prises pour assurer un ensemencement important en blé de printemps.

Il faudrait, en effet, obtenir de la production indigène une quantité de blé au moins égale à celle de l'an passé.

Si, grâce aux accords sur le tonnage récemment conclus avec le gouvernement britannique, nous disposons d'une flotte suffisante pour assurer nos besoins jusqu'à la prochaine campagne, nous ne devons pas perdre de vue que le tonnage ainsi mis à notre disposition est un maximum susceptible d'être réduit par diverses circonstances, et, si nous voulons assurer l'alimentation en blé de la France sans demander à nos populations de se restreindre, il est indispensable d'augmenter avant tout la production du blé indigène.

Pour obtenir les résultats désirables, il faudrait pouvoir fournir à nos campagnes une main-d'œuvre suffisante et susceptible d'achever les labours qui sont en retard et de préparer les ensemencements de printemps.

Malgré tous les efforts que l'on peut faire pour donner des équipes de soldats et des équipes de prisonniers à la culture, il est impossible autrement d'assurer d'une façon efficace ces labours et ces ensemencements.

Un attelage ne fait que 30 ares de labour par jour. Pour cultiver les 2 millions et demi d'hectares qui n'ont pas encore été préparés cette année, il faudrait une main-d'œuvre telle qu'il est impossible d'en assurer le recrutement.

L'emploi d'appareils de culture mécanique qui permettent de labourer 1 hectare et demi à 2 hectares par jour, s'impose donc impérieusement.

En utilisant rationnellement en sections ces tracteurs, en assurant leur bonne marche par la constitution d'un atelier de réparat ou près du champ de travail, on peut obtenir ces heureux résultats, comme le prouvent les essais tentés dans les environs de Paris et dans la Haute-Garonne.

M. G. Héron, lauréat de la prime d'honneur de la Haute-Garonne, dans un rapport officiel au conseil général, déclare qu'avec dix tracteurs occupant vingt ouvriers, il était arrivé à remplacer de cent quatre à cent cinquante paires de bœufs.

Si le Gouvernement achète des tracteurs, il doit les répartir sur les terrains des plus appropriés et sur ceux qui peuvent donner les meilleurs rendements, de façon à ce que l'effort tenté puisse donner le maximum de sa puissance.

Le Gouvernement n'a pas la prétention d'envoyer des sections de tracteurs dans des départements où le relief, la nature des terres ou le

(1) Voir les nos 472, Sénat, année 1916, et 2688-2820-2822, et in-8° n° 599. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

morcellement, hélas! trop fréquent, ne permet pas leur utilisation, mais au contraire de les grouper dans les terres favorables à la culture du blé.

La dépense nécessitée par l'introduction de ces tracteurs sera largement compensée par l'augmentation de la récolte.

En déposant ce projet, le ministre de l'agriculture ne fait que compléter l'œuvre de ses prédécesseurs.

Dès le 7 septembre 1915, M. Fernand David encourageait la constitution de syndicats de culture mécanique composés de sept membres au moins et donnant droit à une subvention variant du tiers à la moitié du montant total de la dépense, pour les départements qui ont souffert du fait de la guerre, et du quart au tiers pour les autres départements.

Cette subvention a été accordée jusqu'à ce jour pour dix-huit syndicats. Elle est également réclamée par vingt et un autres syndicats.

Si cet arrêté n'a pas joué autant qu'il fallait l'espérer, c'est qu'il obligeait les agriculteurs à se grouper en syndicats, coopération assez difficile alors que tous les jeunes agriculteurs sont mobilisés et ne peuvent participer à un aussi heureux mouvement.

Il pourrait d'ailleurs être apporté des modifications à cet arrêté dans un sens plus large en donnant plus de facilité pour la constitution de syndicats.

M. Méline a permis, par un nouvel arrêté, aux départements envahis, de profiter des avantages créés par l'arrêté du 7 septembre 1916.

Cette heureuse mesure a déjà été appliquée aux départements qui ont souffert des dommages de la guerre.

Enfin M. Méline a autorisé les écoles pratiques d'agriculture à se procurer des tracteurs qui pourront être employés dans ces régions à condition que les départements veuillent bien aider l'Etat et en faire l'acquisition.

Par la suite, MM. Cosnier et Patureau-Baronet ont déposé à la Chambre une proposition de loi dans laquelle ils démontreraient le gros intérêt que comportait l'utilisation des tracteurs en sections.

Ils demandaient à la Chambre de donner aux collectivités qui réalisaient cette conception une subvention égale à la moitié de la valeur des appareils.

A la même époque a été votée la loi du 6 octobre 1916 sur les terres abandonnées donnant aux comités d'action agricole les pouvoirs les plus étendus pour mettre en culture ces terrains.

Cette loi ne pouvait facilement être appliquée, la main-d'œuvre et les instruments faisant défaut pour permettre aux comités d'action agricole d'entreprendre de tels travaux.

L'emploi de sections de tracteurs dans ces communes leur donnera l'instrument nécessaire pour pouvoir cultiver ces terres abandonnées.

Il permettra de dresser des équipes qui, par la suite, pourront transporter tout leur matériel dans les pays actuellement envahis qui ne posséderont alors aucun instrument pour mettre immédiatement en culture les terres récemment libérées.

C'est pourquoi nous vous demandons d'approuver le projet de loi suivant.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Il pourra être procédé, pendant la durée de la guerre et la campagne agricole qui suivra la cessation des hostilités, par l'administration de l'agriculture, au moyen d'équipes pourvues d'appareils appropriés et dans les conditions fixées par arrêté ministériel, à la culture des terres inexploitées.

Le prix des travaux sera recouvré sur le bénéficiaire comme en matière de contributions directes et le recouvrement en sera garanti par un privilège sur le produit de la récolte qui prendra rang immédiatement après le privilège du Trésor relatif à la contribution foncière.

Aucune action ne pourra être intentée à l'Etat ou à ses représentants par le propriétaire ou l'exploitant habituel à raison de l'exécution ou des conséquences de ces travaux.

Art. 2. — Le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes est chargé de se procurer les machines et les matières premières (combustibles, huiles, etc.), pièces de rechange, objets et locaux divers nécessaires à l'entreprise, soit par voie d'adjudication et d'achats de gré à gré

effectués en France ou à l'étranger, soit par voie de réquisition. Il pourra, s'il y a lieu, céder à l'amiable aux départements, communes, sociétés coopératives ou associations de culture mécanique, le matériel disponible.

Les acquisitions ou cessions visées au paragraphe précédent peuvent être effectuées sans marché ni adjudication, quel qu'en soit le montant.

Art. 3. — Les opérations de recettes et de dépenses effectuées pour l'application de l'article 2 sont constatées à un compte spécial intitulé « travaux de culture ». Il en est justifié à la cour des comptes par un agent comptable responsable desdites opérations.

Sont inscrits en recettes à ce compte spécial :

1^o Les crédits budgétaires ouverts au ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes en vue de l'acquisition ou de la location des machines, produits et locaux indiqués à l'article 2;

2^o Le prix des travaux effectués;

3^o Le produit des cessions de matériel.

Sont inscrits en dépenses :

1^o Le prix des acquisitions;

2^o Les frais d'exploitation;

3^o Les frais accessoires (assurances, transports, etc.).

Une situation de ce compte sera établie à la fin de chaque trimestre par l'administration de l'agriculture et communiqué au ministre des finances.

Art. 4. — Les dispositions législatives et réglementaires concernant le contrôle des dépenses engagées sont applicables aux dépenses à porter au compte spécial.

Art. 5. — Il est ouvert au budget du ministère de l'agriculture, en addition aux crédits accordés sur l'exercice 1916 par la loi du 7 décembre 1916, des crédits s'élevant à la somme de 30,000,000 de francs applicables aux chapitres ci-après :

Chap. 87 bis (nouveau). — Service des travaux de culture (personnel), 160,000 fr.

Chap. 87 ter (nouveau). — Service des travaux de culture (matériel administratif), 40,000 francs.

Chap. 87 quater. — Fonds destiné aux acquisitions de machines et matériel et avances pour frais de culture, 29,800,000 fr.

Art. 6. — Les crédits prévus à l'article 5 ci-dessus pourront être employés également pour subventionner les départements, syndicats de communes, communes ou associations agricoles, jusqu'à concurrence de la moitié de la somme qui leur est nécessaire pour acheter ou créer des batteries de tracteurs mécaniques ou électriques pour la culture des terres.

Art. 7. — Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux décrets rendus pour son exécution sont punies d'une amende de 16 à 500 fr. et d'un emprisonnement de cinq jours au plus ou de l'une de ces peines seulement.

L'article 463 du code pénal est applicable aux cas prévus par le paragraphe précédent.

Art. 8. — Des décrets rendus sur la proposition du ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, et contresignés par le ministre des finances, détermineront les conditions d'application de la présente loi, notamment en ce qui concerne les autorités chargées d'exercer le droit de réquisition, la fixation et la liquidation des indemnités, les conditions particulières dans lesquelles des avances pourront, sur le fonds des avances spéciales aux coopératives agricoles prévu par la loi du 29 décembre 1903, être consenties pour une durée maximum de trois ans aux établissements publics et groupements visés à l'article 2 de la présente loi.

ANNEXE N° 476

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'ouverture de crédits sur l'exercice 1916, par M. Emile Aïmond, sénateur (1).

Messieurs, le Gouvernement a déposé, dans votre dernière séance, sur votre bureau

(1) Voir les nos 468, Sénat, année 1916, et 2752-2799 et in-8° n° 593. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

projet de loi, voté la veille par la Chambre et portant ouverture de crédits sur l'exercice 1916.

Les crédits demandés dans le projet de loi déposé à la Chambre à la date du 8 décembre s'élevaient à 5,733,500 fr. pour le budget général et 1,228,000 fr. pour le budget annexe de l'Imprimerie nationale.

La Chambre a ramené à 5,713,675 fr. le montant des ouvertures de crédits au titre du budget général.

Elle a, d'autre part, ajouté à l'unique disposition spéciale du projet de loi, relative à une autorisation d'avance en faveur de la commission européenne du Danube, deux autres articles concernant, le premier, la délivrance aux familles des soldats morts pour la patrie de duplicata des diplômes institués par la loi du 27 avril 1916 et, le second, une modification à la loi du 28 décembre 1912 relativement aux subventions accordées par l'Etat pour la construction ou l'aménagement d'écoles pratiques de commerce ou d'industrie.

Nous examinons ci-après, chapitre par chapitre, les crédits demandés, puis les articles du projet de loi.

Ministère des finances.

CHAPITRE 62. — Matériel et dépenses diverses de la cour des comptes.

Crédit demandé par le Gouvernement, 7,000 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, néant.

Le crédit demandé par le Gouvernement était destiné à faire face au transport et à l'installation, dans l'immeuble précédemment occupé par la manufacture d'allumettes de Pantin, de 42,000 liasses faisant partie des archives de la cour des comptes et qu'il est nécessaire de retirer du dépôt des archives de ladite cour pour y recevoir les comptabilités qui parviendront en 1917. Des renseignements fournis par l'administration, il résulte que l'encumbrement actuel provient surtout de ce que le dépôt des archives de la cour des comptes, prévu pour recevoir 500,000 liasses, n'en peut contenir que 350,000.

La Chambre, sur la proposition de sa commission du budget, a rejeté le crédit demandé pour le motif qu'il ne pourrait être utilisé sur l'exercice 1916.

Sans observation.

CHAPITRE 70. — Personnel de l'administration des contributions directes et du cadastre.

Crédit demandé par le Gouvernement, 5,937 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 100 fr.

CHAPITRE 72. — Indemnités diverses de l'administration des contributions directes et du cadastre.

Crédit demandé par le Gouvernement, 7,063 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 75 fr.

Pour assurer jusqu'ici l'assiette de l'impôt général sur le revenu, dont la loi du 26 décembre 1914 a ordonné la mise en application à partir du 1^{er} janvier 1916, l'administration a dû faire aider les contrôleurs principaux des villes par des contrôleurs prélevés sur le personnel des circonscriptions rurales et par des contrôleurs adjoints. Mais cette mesure a contribué à désorganiser momentanément le service des départements. En outre, les agents ainsi adjoints temporairement aux contrôleurs urbains, n'ayant aucune connaissance des circonscriptions où ils étaient appelés à opérer, n'ont pu rendre tous les services qu'on aurait pu attendre de fonctionnaires expérimentés, installés à demeure dans leur poste.

D'autre part, le public s'est plaint de ce que les locaux réservés dans les mairies pour recevoir les contribuables ne permettaient pas à ces derniers d'être entendus individuellement par les agents de l'administration et, en outre, de ce que les intéressés n'ont pu user librement de la faculté de présenter leurs observations ou de contester leur taxation d'office pendant le délai d'un mois prévu par la loi, étant donné que les contrôleurs, absorbés par d'autres obligations de leur fonction, n'étaient à leur disposition qu'un ou deux jours par

semaine et durant quelques heures seulement.

L'administration estime, dans ces conditions, qu'il y a lieu d'organiser, au moins dans les grandes villes, un service spécial pour l'établissement de l'impôt sur le revenu. Elle propose de créer dans ces villes des postes de contrôleurs spéciaux exclusivement chargés de l'assiette de l'impôt sur le revenu. Ces agents, qui se tiendraient constamment à la disposition des contribuables, auraient pour attributions d'entendre les intéressés dans leurs observations, de leur demander des explications toutes les fois qu'il serait utile et de se mettre directement en rapport avec eux, de provoquer les recherches et de centraliser tous les renseignements nécessaires, d'établir les matrices, d'instruire les réclamations, de surveiller les modifications survenues dans la situation contributive des redevables et, enfin de conserver et de tenir constamment à jour les dossiers individuels dressés au nom de chacun de ceux-ci. Ils auraient, pour recevoir le public, des locaux convenables, comportant au moins une salle d'attente et un cabinet où les contribuables pourraient être entendus sans crainte d'indiscrétions, plus une pièce de travail et d'archives.

L'application de la mesure dont il s'agit serait tout d'abord limitée à Paris et elle ne serait étendue qu'ensuite aux autres grands centres, si les premiers résultats obtenus sont satisfaisants.

L'administration envisage la création à Paris de quinze bureaux spéciaux, dirigés par des agents expérimentés, recrutés soit parmi les inspecteurs des contributions directes ayant renoncé à l'avancement, soit parmi les contrôleurs principaux présentant les garanties désirables au point de vue de l'expérience, de l'intelligence, du tact et des capacités professionnelles.

Chacun de ses agents spéciaux serait assisté d'un contrôleur ordinaire de 1^{re} classe (pour être à même de rendre d'utiles services, cet adjoint devrait en effet posséder déjà une certaine ancienneté), qui aurait pour mission de le seconder dans ses travaux, notamment en ce qui concerne les recherches et vérifications à effectuer dans les bureaux des administrations publiques ou les démarches à faire près des contribuables, et de le suppléer au besoin, à certains moments, pour la réception du public.

Les agents spéciaux chargés de la direction des bureaux en question recevraient tout d'abord, étant donné leur grade et les conditions dans lesquelles ils seraient choisis, un traitement fixe égal à celui des inspecteurs des contributions directes, soit 6,000 fr. pour la 2^e classe et 7,000 fr. pour la 1^{re}. Mais l'administration estime que ce traitement, à lui seul, ne constituerait pas une rémunération suffisante, si l'on considère que les émoluments totaux des contrôleurs principaux hors classe de Paris atteignent 10,000 fr., compte tenu des indemnités allouées par la ville. Aussi proposait-elle, dans l'intérêt du bon recrutement des agents dont il s'agit, d'ajouter, à leur traitement fixe, à titre d'indemnité de fonctions, une allocation complémentaire, variable selon l'importance des bureaux — mais qu'on pourrait arbitrer en moyenne à 3,500 fr. par bureau — de manière à assurer aux intéressés une situation équivalente dans l'ensemble et même un peu supérieure à celle des contrôleurs principaux ci-dessus visés et se rapprochant de celle prévue pour les percepteurs de Paris, tout en restant cependant sensiblement au-dessous de cette dernière. Elle ajoutait, dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre, que cette analogie de situation entre les percepteurs et les nouveaux fonctionnaires à créer paraît entièrement justifiée, si l'on envisage l'importance du service et la tâche difficiles et délicate qui serait confiée aux agents spéciaux.

En ce qui concerne les contrôleurs de 1^{re} classe appelés à seconder les agents spéciaux et dont les fonctions seraient assez analogues à celles des contrôleurs-rédacteurs actuels des directions des contributions directes, leur traitement fixe serait réglé comme celui des contrôleurs-rédacteurs de même classe, c'est-à-dire sur le pied de 3,000 fr. En outre, pour leur assurer une situation convenable eu égard à la cherté de la vie à Paris et pour leur tenir compte des indemnités que touchent les contrôleurs-rédacteurs à raison des travaux qu'ils exécutent sous leur surveillance dans les bureaux des directions — allocations dont eux-mêmes seraient privés — l'administration demandait, comme pour les agents spéciaux, qu'il leur fût accordé, en raison des fonctions parti-

culières qui leur seraient confiées, une indemnité complémentaire dont la quotité a paru devoir être fixée à 1,800 fr.

Enfin, les dépenses concernant le loyer, la surveillance, le chauffage et l'éclairage des bureaux, l'amortissement du mobilier administratif, les fournitures de bureau, la rémunération des auxiliaires recrutés pour les travaux matériels de classement et d'expédition, etc., seraient remboursées aux agents chargés de la direction des bureaux d'impôt sur le revenu au moyen d'une indemnité forfaitaire, qui s'appliquerait, en outre, aux frais de déplacement des intéressés dans Paris. D'après l'évaluation qui a pu être faite de ces diverses catégories de dépenses, l'administration évaluait à 5,500 francs le taux de l'indemnité dont il s'agit. Une allocation pour frais de tournées, calculée à raison de 500 fr. par an, serait également attribuée à chacun des contrôleurs auxiliaires, afin de dédommager ces agents des frais occasionnés par les nombreux déplacements qu'ils auraient à effectuer pour le service, tant à Paris que dans les communes suburbaines, le cas échéant.

Calculé sur les bases qui viennent d'être indiquées, le crédit nécessaire pour assurer le fonctionnement des quinze bureaux chargés à Paris de l'assiette de l'impôt sur le revenu s'éleverait pour une année entière à la somme de 312,000 fr., ainsi déterminée :

1^o Traitements :

Agents spéciaux : 15 agents au traitement de 6,500 fr.....	97.500
Contrôleurs auxiliaires : 15 agents au traitement de 3,000 fr.....	45.000

2^o Indemnités diverses :

Frais de tournées et de bureau des agents spéciaux et des contrôleurs auxiliaires, calculés à raison de 6,000 fr. par bureau (6,000 × 15).....	90.000
Indemnités complémentaires aux agents spéciaux et aux contrôleurs auxiliaires :	
Agents spéciaux : 3,500 fr. en moyenne par agent, soit pour 15 agents.....	52.500
Contrôleurs auxiliaires : 1,800 fr. par agent, soit pour 15 agents.....	27.000
Total du supplément de crédit à prévoir pour une année entière.	312.000

Pour la mise en train de la nouvelle organisation dans la dernière quinzaine de décembre, on demandait l'ouverture de crédits supplémentaires s'élevant à la somme de $\left(\frac{312.000}{24}\right)$ 13,000 fr., dont 5,937 fr. au titre du chapitre 70 et 7,063 fr. au titre du chapitre 72.

La commission du budget a donné son adhésion au principe de l'organisation projetée ; mais si elle a admis que les agents spéciaux chargés de la direction des bureaux de l'impôt sur le revenu aient des avantages particuliers, elle s'est montrée hostile à l'allocation d'indemnité de fonctions et elle a estimé préférable soit d'attribuer à ces agents un traitement spécial, en leur donnant dans la hiérarchie une place correspondant à ce traitement, soit de les favoriser en les faisant bénéficier d'un avancement plus rapide que les autres fonctionnaires de même grade, ou encore en leur accordant des remises par articles de rôle. Elle a proposé dans ces conditions à la Chambre d'approuver la création de 15 agents spéciaux au traitement de 6,500 fr. et d'un nombre égal de contrôleurs auxiliaires au traitement de 3,000 fr., mais a rejeté les indemnités complémentaires demandées, l'administration étant invitée à rechercher parmi les procédés indiqués plus haut un autre moyen de donner à ces deux catégories de fonctionnaires les avantages auxquels ils pourront légitimement prétendre, à raison de la nature de la besogne délicate qui leur sera confiée.

Elle a d'ailleurs admis l'évaluation forfaitaire des frais de personnel, de matériel et de tournées pour lesquels une indemnité sera versée aux agents spéciaux et approuvé l'indemnité de 500 francs pour frais de tournées, prévue en faveur des contrôleurs auxiliaires.

Abstraction faite des indemnités de fonctions, le crédit annuel nécessaire pour l'application de la réforme s'élève, dans ces conditions à 232.500 francs.

Comme, d'ailleurs, à raison de l'époque avancée de l'année, il paraît difficile que la nouvelle organisation puisse fonctionner avant le 1^{er} janvier 1917, la Commission du budget a

proposé seulement à la Chambre d'y donner son adhésion de principe, en votant au titre des chapitres 70 et 72 des crédits indicatifs de 100 et 75 francs, de telle façon que l'Administration puisse engager, dès le début de l'année prochaine, les dépenses afférentes au traitement des nouveaux agents et au loyer de leurs bureaux.

La Chambre a ratifié les propositions de sa commission du budget.

Votre commission des finances estime, comme l'administration, qu'il est utile de spécialiser les agents chargés de l'assiette de l'impôt sur le revenu, du moins dans les grandes villes. C'est à cette seule condition qu'ils pourront, en se consacrant tout entier aux recherches nécessaires, rendre l'impôt productif. Votre commission pense que l'organisation proposée est susceptible de donner de bons résultats et elle vous propose de l'approuver. Elle considère, d'autre part, comme l'administration et la commission du budget, que les fonctionnaires chargés de la direction des bureaux spéciaux doivent occuper un rang assez élevé dans la hiérarchie administrative et bénéficier d'une situation suffisamment avantageuse, de façon à inspirer confiance aux contribuables et jouir auprès d'eux d'une certaine autorité.

Elle estime que l'administration avait fait à cet égard des propositions très raisonnables. La création d'une indemnité de fonctions s'ajoutant au traitement était, semble-t-il, le moyen le plus simple et peut-être le moins coûteux de donner aux fonctionnaires en cause les situations qu'il est nécessaire de leur faire. Des trois procédés proposés par la commission du budget, il n'y a guère d'acceptable que le dernier.

Attribuer aux fonctionnaires chargés de la direction des bureaux spéciaux un traitement fixe égal aux appointements totaux qu'on veut leur accorder, en leur donnant dans la hiérarchie une place correspondant à ce traitement, n'est pas possible. Les agents supérieurs de l'administration des contributions directes, inspecteurs et directeurs, qui seront chargés de les contrôler et de les diriger, ont, en effet, les premiers, des traitements de 6 et 7,000 fr. les seconds, de 8, 9 et 10,000 fr. et les fonctionnaires de l'administration centrale qui jouissent de la correspondance de grade avec ces fonctionnaires ne reçoivent que des traitements respectifs de 5,000, 5,500 et 6,000 fr. (sous-chefs de bureau) et de 7, 8, 9 et 10,000 fr. (chefs de bureau) (1).

La deuxième solution proposée, qui est de favoriser les agents spécialisés dans l'assiette de l'impôt sur le revenu en leur donnant un avancement plus rapide qu'aux autres fonctionnaires de même grade, est nettement opposée à la manière de voir de l'administration, qui considère les emplois d'agents spéciaux dont la création est envisagée comme devant constituer une fin de carrière, et ceci avec juste raison, car il importe pour le bon fonctionnement du service que les agents dont il s'agit puissent rester à demeure dans leur poste, de façon à profiter dans l'exercice de leurs fonctions de l'expérience acquise.

La dernière solution préconisée par la commission du budget est d'allouer aux agents des remises par articles de rôles. Nous n'élevons pas d'objection contre cette proposition. Les tarifs devront être établis de façon à ce que le supplément de rémunération en résultant pour les agents ne dépasse pas en moyenne les chiffres proposés par l'administration pour les indemnités forfaitaires, soit 3,500 fr. pour les agents chargés de la direction des bureaux spéciaux et 1,800 fr. pour les contrôleurs auxiliaires.

Pas plus que la commission du budget, nous n'élevons d'objection au sujet des indemnités forfaitaires de 5,500 fr. et 500 fr. prévues, d'une part, pour les frais de personnel, de matériel et de tournées à la charge des agents spéciaux et, d'autre part, pour les frais de tournées des contrôleurs auxiliaires.

Sous le bénéfice de ces observations, nous vous proposons de ratifier les votes de la Chambre.

(1) Aux traitements fixes des agents des services extérieurs s'ajoutent, d'ailleurs, des allocations diverses atteignant, pour les directeurs, des sommes parfois considérables.

Ministère des affaires étrangères.

CHAPITRE 31 bis. — Dépenses de la commission permanente internationale des contingents et des bureaux de licences d'importation.

Crédit demandé par le Gouvernement, 13,500 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 13,500 fr.

La loi du 23 septembre 1916 a inscrit à un chapitre 31 bis nouveau le crédit de 40,000 fr. nécessaire pour l'installation et le fonctionnement de la commission internationale des contingents.

Ainsi que nous l'avons expliqué dans notre rapport n° 360 du 23 septembre dernier, ces frais sont assurés par une contribution de 10,000 fr. versée par chacune des puissances alliées : Angleterre, France, Italie et Russie, mais pour satisfaire aux règles de la comptabilité et contrôler l'exécution du service, il a paru plus régulier de prévoir au budget la totalité de la dépense et d'inscrire parmi les recettes d'ordre les contributions des autres pays.

Le crédit demandé aujourd'hui a pour objet de faire face aux frais entraînés par le fonctionnement du bureau français créé à Londres, à la suite d'un accord entre les ministères du commerce, des finances et des affaires étrangères, et qui est chargé de délivrer des licences d'importation aux marchandises britanniques expédiées du Royaume-Uni en France et figurant sur la liste des articles dont l'entrée en France est prohibée. Cette création avait une nécessité urgente : le gouvernement britannique avait déjà, pour ce qui le concerne, institué un bureau analogue en France pour la délivrance des licences d'importation aux marchandises expédiées de France en Angleterre.

Le bureau dont il s'agit comporte trois contrôleurs des douanes, dont un est le chef de service, deux dactylographes recrutés en Angleterre et un gardien de bureau.

L'installation est fournie par le Board of Trade, qui assure également le salaire du gardien de bureau.

Le ministère des finances pourvoit au traitement de ses agents dans les conditions ordinaires. Mais il a été prévu en outre pour eux une indemnité journalière fixée à 25 fr. pour le chef de service et à 20 fr. pour chacun des deux autres fonctionnaires et le ministère des finances, pas plus que celui du commerce, ne disposent de crédits pour le paiement de ces indemnités. Ils ne peuvent supporter davantage la rétribution des dactylographes, ni les frais d'entretien du bureau.

C'est au ministère des affaires étrangères qu'il appartient de faire face à ces dépenses. Elles entrent d'ailleurs certainement dans ses attributions, puisqu'il s'agit du fonctionnement à l'étranger d'un organisme officiel.

Le crédit demandé se décompose comme suit :

Personnel :	
1 contrôleur, chef du service.....	3.250
2 contrôleurs.....	5.170
2 dactylographes.....	2.080
Matériel :	
Machines à écrire, frais d'imprimés, papeterie, fournitures de bureau et divers.....	3.000
Soit au total.....	13.500

Ces dépenses feront l'objet d'un article spécial au chapitre 31 bis, dont le libellé est modifié en conséquence.

Ministère de l'intérieur.

CHAPITRE 56 ter. — Subvention en vue d'assurer la prophylaxie des maladies vénériennes.

Crédit demandé par le Gouvernement, 200,000 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 200,000 fr.

Le Gouvernement a justifié comme suit sa demande de crédit dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre :

« L'attention du Gouvernement a été appelée de la manière la plus pressante sur l'augmentation considérable de cas de maladies vénériennes, qui s'est produite, depuis le début des hostilités, sous l'influence des conditions inhérentes à l'état de guerre. Ces maladies consti-

tuent, pour la santé publique et l'avenir de la race, un danger qu'il importe de combattre avec la plus grande énergie.

« A cet effet, le ministre de l'intérieur a pris, avec le sous-secrétariat d'Etat du service de santé de l'armée, qui mettrait à sa disposition les médecins nécessaires, l'initiative de la création, dans tous les départements, d'organisations spéciales en vue du traitement des vénériens. Ces organisations consisteraient essentiellement, d'une part, dans des consultations largement ouvertes à tous les malades, qui y seraient traités d'après les méthodes les plus actives, d'autre part, dans l'hospitalisation de ceux d'entre eux qui ne pourraient être soignés à la consultation.

« Pour la création de ces services, le ministre de l'intérieur s'est adressé aux administrations hospitalières dont le concours paraît, d'une manière générale, devoir lui être acquis ; toutefois, l'installation des locaux, l'aménagement des laboratoires, l'achat de médicaments coûteux, les indemnités à allouer aux médecins civils et à leurs auxiliaires, entraîneront des frais qui, même réduits au strict nécessaire, atteindront forcément un chiffre élevé.

« Ces dépenses, engagées dans un intérêt national, ne sauraient incomber aux seules administrations hospitalières ; celles-ci d'ailleurs se déclarent pour la plupart incapables d'y faire face, sinon dans une mesure limitée. C'est donc à l'Etat qu'il appartient d'assumer en majeure partie cette charge, mais il n'entend ne la faire qu'en subordonnant exactement sa contribution aux besoins locaux, lesquels diffèrent d'une ville à l'autre. Ici, c'est le bâtiment habituel des consultations qu'il y aurait lieu d'agrandir ; ailleurs, il suffirait d'y apporter des améliorations ; ailleurs encore, il faudrait installer des lits en vue de l'hospitalisation ; dans d'autres villes, il suffirait d'assurer, en tout ou partie, l'indemnité du médecin.

« Ce serait sous forme de subventions, proportionnées aux besoins constatés par l'inspection générale des services administratifs, que seraient alloués aux établissements hospitaliers les crédits nécessaires, crédits dont il n'est pas encore possible de déterminer le montant, mais qui n'excéderaient pas 200,000 francs pour l'année 1916.

« On sollicite en conséquence l'ouverture d'un crédit d'égale somme, qui serait inscrit à un chapitre nouveau portant le numéro 56 ter et libellé comme ci-dessus. »

Des renseignements complémentaires fournis par l'administration, il résulte que la répartition pour l'exercice 1916 bénéficiera aux établissements hospitaliers qui, devant le vote du crédit, ont pris l'initiative d'installer un service annexe de dispensaire pour les maladies vénériennes et dont les installations, qui ont fait l'objet d'une approbation du ministre de l'intérieur, sont situées à Vichy (Allier), Bourges (Cher), Evreux (Eure), Limoges (Haute-Vienne). Le crédit servira encore à encourager les initiatives locales qui se sont produites sur plusieurs points du territoire, mais qui attendent pour prendre corps, que le concours financier de l'Etat, soit effectivement assuré ; c'est le cas pour les départements suivants : Calvados, Hérault, Indre, Isère, Loir-et-Cher, Loire, Loiret, Nièvre, Pas-de-Calais, Puy-de-Dôme, Rhône, Savoie, Somme et Haute-Vienne.

Il existe également à Paris un institut que l'on se propose de subventionner soit à l'aide d'une partie du crédit proposé, soit au moyen des crédits qui seront demandés pour 1917, si le principe de ces subventions est admis par le Parlement.

Il n'est d'ailleurs pas douteux que l'inscription d'un crédit de subvention au budget de l'Etat suscitera de nouvelles initiatives.

L'administration expose que la subvention sera proportionnée à l'effort local et qu'elle sera maintenue dans les limites du crédit.

Ministère de la guerre.

1^{re} section. — Troupes métropolitaines et coloniales.

Intérieur.

CHAPITRE 38 bis. — Subvention aux œuvres privées d'assistance militaire.

Crédit demandé par le Gouvernement, 200,000 francs.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 200,000 fr.

Le crédit demandé par le Gouvernement est destiné à couvrir les premiers frais entraînés par l'organisation, en Suisse, du travail des prisonniers français évacués d'Allemagne et internés dans ce pays. Un office a été créé dans ce but et vient d'être reconnu d'utilité publique par un décret du 11 décembre 1916. Il est administré par un conseil composé de 15 mem-

2 membres désignés par le ministre de la guerre ;

1 membre désigné par le ministre des affaires étrangères ;

1 membre désigné par le ministre de l'intérieur ;

1 membre désigné par le ministre des finances ;

1 membre désigné par le président de la commission des prisonniers de guerre ;

3 patrons et 3 ouvriers désignés par le ministre du travail et de la prévoyance sociale et choisis parmi les membres des chambres syndicales ;

1 membre désigné par le ministre du commerce et de l'industrie et choisi de préférence parmi les membres des chambres de commerce ;

2 membres désignés par la commission permanente du conseil supérieur du travail et choisis, l'un parmi les patrons, l'autre parmi les ouvriers de ce conseil.

L'organisation projetée comporte la création de centres de fabrication, où seraient installés des ateliers et des cours professionnels pourvus de l'outillage mécanique nécessaire.

Dès à présent, à la suite des recherches du service de l'internement, un certain nombre de locaux spacieux, pouvant convenir à l'exploitation des diverses industries du bois, ont été trouvés. Les conditions de location ont été arrêtées ; à son arrivée, l'administrateur délégué aura à signer les baux de ces immeubles, à acquiescer ou à louer l'outillage nécessaire et à se procurer les matières premières.

Le crédit demandé permettra de faire face à ces dépenses de premier établissement.

Votre commission des finances vous propose de l'accorder.

Les crédits provisoires sollicités pour le premier trimestre de 1917 comprennent la somme nécessaire pour continuer l'organisation envisagée.

Ministère des colonies.

CHAPITRE 42 ter. — Recrutement de tirailleurs en Afrique occidentale française.

Crédit demandé par le Gouvernement, 5 millions 300,000 fr.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 5,300,000 fr.

Le crédit demandé par le Gouvernement doit permettre de faire face aux dépenses entraînées par de nouveaux engagements de militaires indigènes dans l'Afrique occidentale française. Le nombre escompté en est de 20,000. Chaque de ces engagements donnant lieu au paiement d'une prime de 200 fr., il en résulte tout d'abord une dépense de 4 millions. D'autre part, les dépenses de solde et de vivres pour un mois, à raison d'environ 1 fr. 50 par jour et par recrue, exigent un supplément de 900,000 fr. Enfin, un décret, en date du 22 novembre 1916, a accordé aux collectivités indigènes une indemnité globale de 400,000 fr. (20 fr. par tirailleur), par analogie avec ce qui a été fait lors des recrutements antérieurs. Cette indemnité est destinée à désintéresser ces collectivités de la perte qu'elles éprouvent à raison de la diminution de la main-d'œuvre.

Au total, le crédit supplémentaire nécessaire est de 4,000,000 fr. + 900,000 fr. + 400,000 fr. ou 5,300,000 fr.

TITRE II

BUDGETS ANNEXES RATTACHÉS POUR ORDRE AU BUDGET GÉNÉRAL

Imprimerie nationale.

CHAPITRE 12. — Approvisionnements pour le service des ateliers et dépenses remboursables.

Crédit demandé par le Gouvernement, 1,228,000 fr.

Crédit voté par la Chambre et proposé par votre commission des finances, 1,228,000 fr.

Le crédit demandé est destiné à couvrir l'insuffisance qui apparaît sur le présent chapitre. Les dépenses qui y sont imputables atteindront

en effet au 31 décembre 1916, d'après les évaluations de l'administration..... 8.153.746
alors que les crédits alloués ne s'élevaient qu'à..... 6.926.000

soit en moins..... 1.227.746
ou, en chiffre rond, 1,228,000 fr.

Cette insuffisance porte exclusivement sur les fournitures de papiers, parchemins, cartes, cartons, gargousses. Elle résulte, d'une part, de l'importance des achats auxquels l'imprimerie nationale doit procéder chaque jour pour satisfaire aux commandes importantes et urgentes intéressant la défense nationale et, d'autre part, des augmentations successives des prix.

Parmi les principales fournitures utilisées par l'imprimerie nationale, qui ont subi une hausse considérable, nous indiquerons les papiers des sept catégories, dont les prix par 100 kilogrammes sont passés respectivement de 119 francs, 87 fr. 90, 67 fr. 75, 49 fr., 49 fr. 50, 37 fr. 44 (moyenne) et 33 fr. 75, avant les hostilités, à 212 fr. 86, 130 fr. 10, 162 fr. 90, 154 fr. 65, 125 fr., 87 fr. 83 (moyenne) et 72 fr. 36 en 1916, le métrique, le molleton, les percalines ordinaires et gaufrées passés de 5 fr. 25, 2 fr. 45, 57 centimes, 80 centimes le mètre à 22 fr., 4 fr. 40, 95 centimes et 1 fr. 40; le fil en pelote passé de 8 fr. 40 le kilogramme à 31 fr.; la gomme du Sénégal, la ficelle de 82 fr. et 172 fr. le quintal à 96 fr. et 475 fr., etc.

TITRE III

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Article 3.

Le ministre des finances est autorisé à faire à la commission européenne du Danube une nouvelle avance de 400.000 francs, productive d'un intérêt de 6 p. 100 l'an; cette avance sera constatée au débit du compte ouvert parmi les services spéciaux du Trésor, conformément à la loi du 9 novembre 1915, sous le titre : Avance à la commission européenne du Danube.

La commission européenne du Danube a été instituée par les articles 15 et 16 du traité de Paris de 1856 et chargée par les nations d'Europe d'assurer la navigation du bas Danube, d'entreprendre pour cela les travaux et d'entretenir les ouvrages utiles, de gérer les fonds mis à sa disposition et de fixer et de percevoir les taxes d'où elle tire les ressources nécessaires à l'accomplissement de son mandat. Elle constitue un organisme souverain et autonome qui était administré par les délégués des puissances suivantes : France, Grande-Bretagne, Russie, Italie, Autriche-Hongrie, Allemagne, Roumanie et Turquie.

Jusqu'à l'époque où la guerre européenne est venue troubler le mouvement économique de l'Orient et arrêter la navigation du bas Danube, la commission a vu ses budgets, régulièrement établis, se solder par des excédents de recettes. Du jour où la source de ses revenus s'est trouvée tarie, la commission a dû recourir à l'aide des puissances qui l'ont instituée pour assurer le fonctionnement de son administration et l'exécution des travaux les plus urgents. C'est ainsi qu'en 1911, les gouvernements susmentionnés ont décidé de subvenir chacun pour une contribution de 400.000 fr. aux besoins de la commission. L'avance de la France, faite au taux de 5 p. 100 l'an, a été autorisée par la loi du 9 novembre 1915 et mise aussitôt à la disposition de la commission européenne.

Toutefois, ces opérations de prêt n'allèrent pas sans un certain retard et, en attendant qu'elles fussent réalisées, les services de la commission purent être assurés régulièrement grâce à l'intervention financière du Gouvernement roumain, qui consentit à avancer de son côté, en plusieurs fois, une somme globale de 960.005 fr. Ces fonds sont aujourd'hui à peu près épuisés et le budget de 1917 ne pourra être établi que si les puissances représentées encore à la commission : la France, la Grande-Bretagne, la Russie, l'Italie et la Roumanie consentent à lui faire de nouvelles avances.

Les gouvernements intéressés ont été d'accord sur l'intérêt diplomatique qu'il y a à ne pas laisser périmer avec la commission du Danube le mandat de contrôle que les actes internationaux lui ont remis. L'Angleterre a, la première, décidé de consentir à la commission une seconde avance de 400.000 fr., en élevant cependant le taux de l'intérêt à 6 p. 100, et ces fonds sont déjà à la disposition des intéressés. Tout porte à croire que la Russie et l'Italie ne tarderont pas à l'imiter. Etant donné l'importance de la subvention que l'Etat roumain a

SÉNAT ANNEXES. — S. O. 1916. — 30 janvier 1917.

déjà consentie lui-même, on a pensé qu'il était juste de ne pas lui demander pour le moment de joindre son assistance pécuniaire à celle des quatre autres puissances.

C'est ainsi, au total, une nouvelle avance de 1 million 600.000 fr. qui va être faite à la commission du Danube pour lui permettre de continuer à remplir son objet jusqu'à la fin des hostilités. Ses services techniques sont importants, son personnel nombreux : elle possède une flotte, un outillage et une administration qui, malgré l'arrêt presque complet de la navigation danubienne, doivent être entretenus et payés. Les délégués des puissances sont décidés à maintenir dans les dépenses la sévère économie que justifient les circonstances.

Encore y aura-t-il lieu de reprendre à la fin de l'hiver les travaux de dragages indispensables pour parer à l'ensablement de la rade de Souline et à la navigabilité du bas Danube et ne pourra-t-on, d'une façon générale, négliger l'entretien des digues et autres ouvrages. C'est à cette fin comme aux autres que sera employée la contribution qui est sollicitée aujourd'hui des quatre gouvernements. On a tout lieu d'espérer que cette avance sera la dernière et que la commission n'aura plus besoin par la suite, de recourir à l'aide des Etats qui l'ont constituée.

Dans ces conditions, votre commission des finances propose d'autoriser l'avance de 400.000 francs représentant la part de la France et d'adopter en conséquence l'article 3 ci-dessus reproduit.

Article 4.

« Des duplicata du diplôme « Aux morts de la grande guerre la Patrie reconnaissante », institué par la loi du 27 avril 1916, pourront être délivrés, sur leur demande, aux familles des officiers, sous-officiers et soldats des armées de terre et de mer décédés depuis le début des hostilités pour le service et la défense du pays.

« Les conditions dans lesquelles sera effectuée la délivrance de ces duplicata seront déterminées par un décret contresigné par les ministres de la guerre et des finances. Le même décret fixera le montant et le mode de perception de la somme à verser par les intéressés pour frais d'établissement et d'envoi. »

Cet article, d'initiative parlementaire, autorise la délivrance de duplicata du diplôme institué par la loi du 27 avril 1916. Cette loi n'a, en effet, permis que la remise d'un seul diplôme officiel, ce qui n'est pas sans présenter d'inconvénients pour les familles.

Votre commission des finances n'a aucune objection à soulever contre la disposition dont il s'agit, d'autant plus qu'elle ne doit entraîner aucune dépense pour le Trésor, puisque les intéressés rembourseront les frais d'établissement et d'envoi des duplicata délivrés.

Article 5.

« Est augmenté d'une durée égale à celle des hostilités le délai de deux ans prévu par l'alinéa 8 de l'article 3 de la loi du 28 décembre 1912 pour l'annulation des crédits d'engagement qui auraient été affectés à des projets de construction ou d'aménagement d'écoles pratiques de commerce ou d'industrie. »

La loi de finances du 28 décembre 1912 a prescrit dans son article 3, paragraphe 8, que les crédits d'engagement affectés à des projets de construction ou d'aménagement d'écoles pratiques de commerce ou d'industrie sont annulés, lorsque les projets n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans les deux années qui suivent celle au cours de laquelle a été accordée la participation de l'Etat.

Cette disposition serait de nature à créer de graves difficultés aux villes qui, ayant reçu des subventions en principe, n'ont pu, à raison des circonstances actuelles, faire commencer les travaux. Le défaut de commencement d'exécution résulte, dans l'espèce, d'un cas de force majeure et il paraîtrait difficile de refuser d'appliquer aux villes dont il s'agit des dispositions bienveillantes inspirées du même esprit qui a guidé le Gouvernement, lorsqu'il a pris le décret du 10 août 1914, relatif à la suspension des prescriptions, péremptions et délais en matière civile, commerciale et administrative.

L'article proposé, qui est d'initiative parlementaire, augmente donc d'une durée égale à celle des hostilités le délai de deux ans prévu par la loi du 28 décembre 1912 pour l'annulation des crédits d'engagement qui auraient été affectés à des projets de construction ou d'aménagement d'écoles pratiques de commerce et d'industrie. Pour les motifs susvisés, votre

commission des finances vous propose de l'approuver.

En conséquence des explications qui précèdent et sous le bénéfice des observations présentées au cours du présent rapport, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

TITRE I^{er}

BUDGET GÉNÉRAL

Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, au titre de l'exercice 1916, en addition aux crédits alloués par la loi du 7 décembre 1916 et par des lois spéciales pour les dépenses du budget général, des crédits supplémentaires ou extraordinaires s'élevant à la somme totale de 5 millions 713,675 fr.

Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des ressources du budget général de l'exercice 1916.

TITRE II

BUDGETS ANNEXES RATTACHÉS POUR ORDRE AU BUDGET GÉNÉRAL

Imprimerie nationale.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des finances, au titre de l'exercice 1916, en addition aux crédits alloués par la loi du 7 décembre 1916 et par des lois spéciales pour les dépenses du budget annexe de l'imprimerie nationale, un crédit supplémentaire s'élevant à la somme de 1,223,000 fr. et applicable au chapitre 12 : Approvisionnements pour le service des ateliers et dépenses remboursables.

Il sera pourvu à ce crédit au moyen des ressources propres audit budget annexe pour l'exercice 1916.

TITRE III

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Art. 3. — Le ministre des finances est autorisé à faire à la commission européenne du Danube une nouvelle avance de 400.000 fr., productive d'un intérêt de 6 p. 100 l'an; cette avance sera constatée au débit du compte ouvert parmi les services spéciaux du Trésor, conformément à la loi du 9 novembre 1915, sous le titre : Avance à la Commission européenne du Danube.

Art. 4. — Des duplicata du diplôme « Aux morts de la Grande Guerre la Patrie reconnaissante » institué par la loi du 27 avril 1916, pourront être délivrés, sur leur demande, aux familles des officiers, sous-officiers et soldats des armées de terre et de mer décédés depuis le début des hostilités pour le service et la défense du pays.

Les conditions dans lesquelles sera effectuée la délivrance de ces duplicata seront déterminées par un décret contresigné par les ministres de la guerre et des finances. Le même décret fixera le montant et le mode de perception de la somme à verser par les intéressés pour frais d'établissement et d'envoi.

Art. 5. — Est augmenté d'une durée égale à celle des hostilités le délai de deux ans prévu par l'alinéa 8 de l'article 3 de la loi du 28 décembre 1912 pour l'annulation des crédits d'engagement qui auraient été affectés à des projets de construction ou d'aménagement d'écoles pratiques de commerce ou d'industrie.

ANNEXE N° 143

(Session ord. — Séance du 6 avril 1916.)

PROPOSITION DE LOI sur les monopoles de l'alcool et du pétrole, présentée par M. Pierre Baudin, sénateur.

NOTA. — Cette proposition de loi n'a pas été publiée au cours de l'année.

ANNEXE N° 376

(Session ord. — Séance du 12 octobre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission de comptabilité (année 1915), sur le projet de résolution portant règlement définitif : 1° du compte des recettes et des dépenses du Sénat pour l'exercice 1915; 2° du compte des recettes et des dépenses de la caisse des retraites des anciens sénateurs et de celle des employés du Sénat pour 1915, par M. Guillaume Polle, sénateur.

Messieurs, les dépenses administratives du Sénat, pour l'exercice 1915, sur lesquelles le rapport de MM. les questeurs, reproduit plus loin en annexe, donne des détails circonstanciés, présentent des majorations et des diminutions de dépenses qui sont la conséquence des événements que nous traversons et auxquels nous faisons déjà allusion dans notre précédent rapport.

Les majorations importantes portent sur les indemnités au personnel auxiliaire, les fournitures de bureau, le chauffage, les secours et les dépenses des commissions.

A la suite de la mobilisation, il a été nécessaire de pourvoir au remplacement d'un certain nombre d'hommes de service et de jardiniers mobilisés, par des auxiliaires rémunérés à la journée.

La majoration qui en a été la conséquence du chef des premiers apparaît à l'article 5 pour une somme de 14,398 fr.

La hausse persistante et progressive du papier a entraîné, pour les fournitures de bureau, un relèvement des prix. Mais la consommation ayant diminué, la qualité du papier ayant compensé, d'autre part, le relèvement du prix, la dépense ne s'est élevée qu'à 60,802 francs.

Elle avait été de 52,873 fr. en 1913, année normale, et elle n'apparaissait au compte définitif de 1914, que nous appellerions une année mixte, que pour 45,874 fr.

Pour le chauffage, la hausse des combustibles s'est fait sentir d'une façon plus lourde. Il avait été dépensé, en 1912, pour le chauffage, l'entretien des appareils et la ventilation, 89,824 fr. 87. Ce chiffre a été porté à 137,528 fr. en 1915.

En 1912, le chauffage seul du Grand Palais, du bâtiment de jonction et des communs, avait coûté 25,515 fr. Ce chiffre est passé, en 1915, 57,882 fr.

Un crédit de 8,000 fr. avait été, comme en 1914, inscrit pour les secours. Il n'a été dépassé que de 1,376 fr. Ces secours sont allés pour une bonne part aux veuves de nos agents tués à l'ennemi ou morts de leurs blessures, en exécution d'un arrêté des questeurs, allouant à ces veuves, pendant toute la durée de la guerre, la moitié du traitement de leur mari. Ils figurent dans les comptes pour une somme totale de 4,331 fr. payés à sept veuves : quatre à des veuves d'hommes de service, une à la veuve d'un jardinier à l'année, deux à des veuves de jardiniers à la journée.

La commission s'associe le Sénat s'associera certainement, à son tour, à la pensée qui a dicté cette bienveillante mesure.

La reprise de l'activité parlementaire devait entraîner, avec les difficultés de l'heure présente, un redoublement de l'activité des commissions, surtout de nos grandes commissions. Cette activité n'a entraîné cependant qu'une dépense de 15,192 fr. contre 10,000 fr. en 1914, et 10 301 fr. en 1913, année normale en son entier.

En regard de ces augmentations, de circonstance, nous notons des diminutions considérables.

Il y a d'abord, sur l'article premier, une somme de 275,741 fr. résultant des vides que l'invasion et la mort ont faits dans nos rangs.

L'indemnité due à nos collègues restés en territoires envahis, est à reporter à l'exercice 1916. Elle se chiffre par la somme de 59,744 fr.

Le crédit pour les impressions était de 260,000 fr. Il n'a été prélevé sur ce crédit que 130,339 fr. La diminution en nombre et en matière, des propositions et rapports, celle des projets et documents imprimés par le Gouvernement, la suspension de la publication des archives parlementaires, dont on nous distri-

buait quatre volumes par an, ont donc réduit la dépense de moitié.

26,712 fr. en moins sur les dépenses d'éclairage, 10,529 fr. sur l'habillement, 32,864 fr. sur l'entretien du jardin, 50,838 fr. sur le service des bâtiments, 9,313 fr. sur l'entretien du mobilier, 7,291 fr. sur les achats de livres pour la bibliothèque, 5,566 fr. sur les médailles, jalonnent la route des économies réalisées suivant les possibilités du moment.

Sous le bénéfice de ces observations, nous nous proposons de reporter à l'exercice 1916 les 59,744 fr. dus à nos collègues restés en territoires envahis, de reverser au Trésor une somme sans emploi de 500,000 fr. et d'appliquer à la caisse des retraites du personnel du Sénat le solde restant disponible de 77,282 fr.

A maintes reprises, le Sénat a accordé à la caisse des retraites des fonctionnaires des subventions en rapport avec les disponibilités de son propre budget. La première, votée en 1877, s'élevait à 187,240 fr.; la dernière — la vingt-deuxième — le fut en 1899. Elle s'élevait à 18,674 fr.

Le Sénat ne perdra pas de vue que la caisse des retraites atteindra, après la guerre, son maximum de charges. Elle aura à payer, en raison de la mise à la retraite de fonctionnaires et agents, atteints en 1915 et 1916 par la limite d'âge, et conservés à titre provisoire, des arrérages qui épuiseront toutes ses ressources. Il voudra donner par là à son personnel un témoignage nouveau de satisfaction.

Règlement définitif du compte des recettes et des dépenses du Sénat pour l'exercice 1915.

PROJET DE RÉSOLUTION

DÉPENSES ADMINISTRATIVES DU SÉNAT

Art. 1^{er}. — Le budget du Sénat, pour l'exercice 1915, est définitivement arrêté :

En recettes : à la somme de 6,809,337 fr. 24.
En dépenses : à la somme de 6,172,310 fr. 25.
Il en résulte une disponibilité de 637,026 fr. 99.

Art. 2. — L'excédent de recettes se trouve définitivement arrêté à la somme de 637,026 fr. 99.

Art. 3. — Cette somme de 637,026 fr. 99 sera reversée, savoir :

1° Sur le budget de 1916, articles 27 (exercices clos)..... 59.744 50

2° A la caisse des retraites du personnel du Sénat..... 77.282 49

3° Au Trésor public..... 500.000 »

Art. 4. — Les crédits pour le budget du Sénat, de l'exercice 1915, qui s'élevaient ensemble à la somme de..... 6.809.337 24 étant réduits de..... 637.026 99

restent définitivement arrêtés à la somme de..... 6.172.310 25

BUDGET ALIMENTÉ PAR LES RETENUES SUR L'INDEMNITÉ PARLEMENTAIRE. (Buvette et chemins de fer.)

Article unique. — Le compte de ce budget pour l'exercice 1915 est définitivement arrêté :

En recettes, à la somme de..... 66.426 46

En dépenses, à la somme de..... 49.813 67

D'où un excédent de recettes de.. 16.612 79

Ce solde sera reporté au compte de l'exercice 1916.

Sur cet excédent, il sera prélevé :

1° Une somme de 500 fr. qui sera mise à la disposition du bureau de bienfaisance du VI^e arrondissement, pour être distribuée, par ses soins, aux pauvres de l'arrondissement;

2° Une somme de 500 fr. qui sera également mise à la disposition du même bureau au profit de la crèche du même arrondissement;

3° Une troisième somme de 500 fr. qui sera mise à la disposition du bureau de bienfaisance du V^e arrondissement pour être distribuée, par ses soins, aux pauvres de cet arrondissement.

CAISSE DES RETRAITES DES ANCIENS SÉNATEURS

Article unique. — Le compte de la caisse des retraites des anciens sénateurs est définitivement arrêté :

En recettes, à la somme de..... 278.499 83

En dépenses, à la somme de..... 270.682 06

D'où un excédent de recettes de.. 7.817 77

Ce solde sera reporté au compte de l'exercice 1916.

CAISSE DES RETRAITES DU PERSONNEL DU SÉNAT

Article unique. — Le compte de la caisse des retraites du personnel du Sénat est définitivement arrêté,

En recettes, à la somme de..... 206.375 60

En dépenses, à la somme de..... 206.317 84

D'où un excédent de recettes de.. 27 76

Ce solde sera reporté au compte de l'exercice 1916.

COMPTE DE GESTION

Article unique. — Les comptes rendus par M. d'Adhémar, trésorier du Sénat, pendant l'exercice 1915, sont reconnus exacts.

Moyennant la production par M. d'Adhémar de ses livres de caisse pour les exercices 1915 et 1916, constatant :

1° Le report à nouveau du solde du budget de 1915 au compte du budget (exercice 1916);

2° Le maintien, à titre définitif, des soldes de la buvette et des chemins de fer, de la Caisse des retraites des anciens sénateurs et de la caisse des retraites du personnel à ces mêmes comptes (exercice 1916);

3° Le reversement au Trésor public, ordonné par l'article 3 de la présente résolution, de la somme de 500,000 fr.

4° Le versement à la caisse des retraites du personnel ordonné par le même article, de la somme de 77,282 fr. 49.

MM. les questeurs sont autorisés à délivrer à M. d'Adhémar quitus de sa gestion en qualité de trésorier du Sénat pour l'exercice 1915.

ANNEXE N° 457

(Session ord. — Séance du 14 décembre 1916.)

2^{me} RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant la désertion et l'insoumission dans l'armée de terre, par M. Richard, sénateur (1).

Messieurs, dans la discussion qui a eu lieu le jeudi 7 décembre, sur le projet relatif à la désertion et à l'insoumission, le Sénat a manifesté très nettement sa volonté de punir les déserteurs et les insoumis de la peine accessoire de la confiscation de leurs biens.

Sur la demande de sa commission spéciale, le Sénat lui a renvoyé la proposition de notre honorable collègue M. Jénouvrier, reprise par son auteur au cours de la séance.

Votre commission s'inclinant devant cette volonté, a examiné à nouveau cette proposition et en a accepté le principe tel qu'il a été formulé dans toute sa rigueur par le texte primitif portant la signature de 158 de nos collègues.

Votre commission a estimé, en effet, qu'en attribuant les biens du condamné à ses enfants, la confiscation perdrait toute efficacité.

La femme du condamné, en sa qualité de créancière, aura droit d'ailleurs à la liquidation et au paiement de ses reprises.

Toutefois, votre commission a admis, conformément aux dispositions du droit commun, que des aliments pourraient être accordés à la femme, aux enfants et aux ascendants du condamné, s'ils sont dans le besoin.

Pour éviter le plus possible les chances d'erreur, les parents ou amis du contumax seront autorisés à présenter ses excuses.

Le jugement par contumace sera signifié au condamné ou à son dernier domicile après le jugement, et une nouvelle signification aura lieu après la cessation des hostilités.

C'est la régie des domaines qui sera chargée du séquestre, selon l'usage.

L'aliénation des biens ne pourra avoir lieu que six mois après le traité de paix.

Le condamné pourra donc, s'il a été empêché jusqu'alors de se représenter, venir tenter sa justification, faire tomber le jugement de condamnation et empêcher l'aliénation de ses biens.

(1) Voir les nos 487, Sénat, année 1915 ; 74-409 et 449, année 1916 ; et 1124-1592 et in-8° n° 342. — 11^e légis. — de la Chambre des députés.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Les articles 230, 232, 233, 236, 237, 239, 241 et 243 du chapitre V (insoumission et désertion, du titre II du livre IV du code de justice militaire sont modifiés par les dispositions suivantes :

CHAPITRE V

Insoumission et Désertion.

I^{re} SECTION

Insoumission.

Art. 230. — Tout individu coupable d'insoumission en vertu des dispositions des lois et règlements sur le recrutement de l'armée est puni :

En temps de paix, d'un emprisonnement d'un mois à un an; en temps de guerre, de la réclusion, sans préjudice des dispositions spéciales édictées par l'article 83 de la loi du 21 mars 1905.

SECTION II. — Désertion à l'intérieur.

Art. 232. — Tout sous-officier, caporal, brigadier ou soldat, coupable de désertion à l'intérieur en temps de paix, est puni de deux ans à cinq ans d'emprisonnement et de la détention, si la désertion a eu lieu en temps de guerre ou d'un territoire en état de guerre ou de siège.

La peine ne peut être moindre de trois ans d'emprisonnement ou de sept ans de détention, suivant les cas, dans les circonstances suivantes : 1^o si le condamné a emporté une de ses armes ou un objet d'équipement ou d'habillement, ou s'il a emmené son cheval; 2^o s'il a déserté étant de service, sauf les cas prévus par les articles 211 et 213 du présent code; 3^o s'il a déserté antérieurement.

Art. 233, § 1. — Est puni de six mois à un an d'emprisonnement tout officier absent de son corps ou de son poste sans autorisation depuis plus de six jours, ou qui ne s'y présente pas quinze jours après l'expiration de son congé ou sa permission, sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des dispositions de l'article premier de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers.

§ 2. — Tout officier qui abandonne son corps ou son poste en temps de guerre ou sur un territoire en état de guerre ou de siège est déclaré déserteur, après les délais déterminés par le paragraphe précédent, et puni de la peine des travaux forcés à temps.

SECTION III. — Désertion à l'étranger.

Art. 236. — Tous sous-officier, caporal, brigadier ou soldat coupable de désertion à l'étranger, est puni de deux ans à cinq ans de travaux publics, si la désertion a eu lieu en temps de paix.

Il est puni de la peine des travaux forcés à temps, si la désertion a eu lieu en temps de guerre ou d'un territoire en état de guerre ou de siège.

La peine ne peut être moindre de trois ans de travaux publics dans le cas prévu par le paragraphe 1^{er}, et de sept ans de travaux forcés dans le cas du paragraphe 2, dans les circonstances suivantes : 1^o si le coupable a emporté une de ses armes, un objet d'habillement ou d'équipement, ou s'il a emmené son cheval; 2^o s'il a déserté étant de service, sauf les cas prévus par les articles 211 et 213; 3^o s'il a déserté antérieurement.

Art. 237. — Tout officier coupable de désertion à l'étranger est puni de la destitution, avec emprisonnement d'un an à cinq ans, si la désertion a eu lieu en temps de paix, et de la peine de travaux forcés à temps si la désertion a eu lieu en temps de guerre ou d'un territoire en état de guerre ou de siège.

SECTION IV. — Désertion à l'ennemi ou en présence de l'ennemi.

Art. 239. — Est puni de la peine des travaux forcés à perpétuité tout déserteur en présence de l'ennemi.

SECTION V. — Dispositions communes aux sections précédentes.

Art. 241. — Est puni de mort :

1^o Le coupable de désertion avec complot en présence de l'ennemi.

2^o Le chef du complot de désertion à l'étranger.

Le chef du complot de désertion à l'intérieur est puni, en temps de paix, de cinq ans à dix ans de travaux publics s'il est sous-officier, caporal, brigadier ou soldat, de la détention s'il est officier. En temps de guerre, les peines des travaux publics et de la détention sont remplacées respectivement par celles des travaux forcés à temps et des travaux forcés à perpétuité.

Dans tous les autres cas, le coupable de désertion avec complot est puni du maximum de la peine portée par les dispositions des sections précédentes, suivant la nature et les circonstances du crime ou du délit.

Art. 243. — Indépendamment des peines prévues aux articles 230, 232, 233, 236, 237, 239 et 242, il sera prononcé contre les coupables une amende de 500 à 10,000 fr.

Art. 243 bis. — Le décret du 14 octobre 1811 est abrogé.

Quelle que soit la peine encourue, et même dans le cas où la désertion ou l'insoumission est qualifiée délit, si le coupable n'a pu être saisi ou si, après avoir été saisi, il s'est évadé, il sera procédé à son égard conformément aux dispositions des articles 175, 176, 177, 178 du code de justice militaire relatifs à la contumace, et les biens du condamné seront, dans tous les cas, placés sous séquestre, conformément aux dispositions de l'article 471 du code d'instruction criminelle.

Avant le jugement, les parents ou amis du contumax pourront user du droit inscrit dans l'article 468, paragraphe 2, du code d'instruction criminelle.

Si la condamnation par contumace a eu lieu contre un déserteur à l'ennemi ou en présence de l'ennemi, un déserteur ou un insoumis s'étant réfugié ou étant resté à l'étranger en temps de guerre pour se soustraire à ses obligations militaires, le conseil de guerre prononcera la confiscation au profit de la nation de tous les biens présents et à venir du condamné, meubles, immeubles, divis ou indivis, de quelque nature qu'ils soient.

Le jugement sera signifié à l'accusé ou à son dernier domicile sans préjudice de l'exécution des prescriptions des trois derniers paragraphes de l'article 176 du présent code. Une nouvelle signification aura lieu après la cessation des hostilités, dans les trois mois de la signature du traité de paix, dans la forme prescrite par l'article 446 du code d'instruction criminelle.

Extrait du jugement sera, dans les huit jours de la prononciation, adressé par le président du conseil de guerre au directeur de l'enregistrement et des domaines du domicile du contumax.

Le séquestre restera saisi, jusqu'à leur vente, de l'administration des biens confisqués. Il n'en sera dessaisi que par le jugement définitif d'acquiescement du contumax, en cas de représentation volontaire ou forcée.

Les biens qui écherront dans l'avenir au condamné seront de plein droit placés sous le même séquestre, sans qu'il puisse être invoqué aucune prescription.

La vente des biens ne pourra avoir lieu que six mois après la dernière signification prescrite par le cinquième paragraphe du présent article et s'il n'a pas été établi, soit par le ministère public, soit par les personnes désignées en l'article 468 du code d'instruction criminelle que le condamné est dans l'impossibilité matérielle de se représenter.

L'aliénation des biens confisqués sera poursuivie par l'administration des domaines et réalisée dans la forme prescrite pour la vente des biens de l'Etat.

Il sera statué, tant sur les oppositions à la vente que sur tous incidents ou contestations relatifs à la réalisation des biens par le tribunal civil du lieu du dernier domicile ou, s'il n'y avait pas de domicile, de la dernière résidence du condamné.

Des aliments pourront être accordés aux enfants, à la femme et aux ascendants du contumax, s'il sont dans le besoin, dans la mesure du produit de la vente des biens, par le tribunal civil du dernier domicile ou de la dernière résidence du condamné, sur requête adressée au président de ce tribunal.

Seront déclarés nuls, à la requête du séquestre ou du ministère public, tous actes entre vifs ou testamentaires, à titre onéreux ou gratuit, accomplis soit directement, soit par

personne interposée ou par toute autre voie indirecte employée par le coupable, s'ils ont été faits dans l'intention de dissimuler, détourner ou diminuer tout ou partie de sa fortune.

Tout officier public ou ministériel, tout cohéritier, toute société financière ou de crédit, toute société commerciale, tout tiers qui aura sciemment aidé, avant ou après la condamnation du contumax, soit directement, soit indirectement ou par interposition de personnes à la dissimulation de biens ou valeurs appartenant à des déserteurs ou insoumis visés par le paragraphe 4 du présent article, sera passible d'une amende qui ne sera pas inférieure au double ni supérieure au triple de la valeur des biens dissimulés ou détournés. Cette amende sera prononcée par le tribunal civil à la requête de l'administration de l'enregistrement. En ce qui concerne les officiers publics ou ministériels, la peine de la destitution devra être, en outre, prononcée contre eux.

Le condamné contumax sera déchu de plein droit, à l'égard de tous ses enfants et descendants, de la puissance paternelle, ensemble de tous les droits qui s'y rattachent. La tutelle sera organisée conformément au chapitre 2 de la loi du 24 juillet 1889.

S'il y a représentation volontaire ou forcée du contumax et condamnation définitive, 1. confiscation des biens sera maintenue ainsi que la déchéance de la puissance paternelle.

Art. 243 ter. — La prescription des peines prononcées en vertu des articles 230, 232, 233, 236, 237, 238, 239, 241, 242, 243, et 243 bis, de même que la prescription de l'action résultant de l'insoumission ou de la désertion, ne commenceront à courir qu'à partir du jour où l'insoumis ou le déserteur auront atteint l'âge de cinquante ans.

Toutefois, dans les cas visés par le paragraphe 4 du précédent article, il n'y aura lieu ni à la prescription de l'action publique, ni à la prescription des peines.

Art. 2. — Tout individu actuellement en état d'insoumission ou de désertion qui, dans les délais fixés ci-après, ne se sera pas présenté en France devant l'autorité militaire, à l'étranger devant l'autorité consulaire, sera puni des peines prévues, pour l'insoumission ou la désertion en temps de guerre, par les articles 230, 232, 233, 236, 237, 239 et 243 du code de justice militaire, tels qu'ils sont modifiés par la présente loi.

Ces délais, qui commenceront à courir dès la promulgation de la présente loi, sont les suivants.

a) Pour les insoumis et déserteurs résidant dans la France continentale ou en Corse : 6 jours,

b) Pour ceux résidant dans les pays limitrophes de la France : 10 jours;

c) Pour ceux résidant dans d'autres pays d'Europe et dans d'autres pays du littoral de la Méditerranée et de la mer Noire : 15 jours;

d) Pour ceux résidant dans tout autre pays : 40 jours.

En cas de soumission dans les délais ci-dessus stipulés, les inculpés seront jugés et condamnés en vertu des dispositions du code de justice militaire en vigueur avant la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — L'article 80 de la loi du 21 mars 1905 sur le recrutement de l'armée est complété par la disposition suivante :

En temps de guerre, la peine sera celle de la réclusion, dans tous les cas visés par le présent article.

Art. 4. — L'article 463 du code pénal est applicable aux crimes et délits prévus par la présente loi.

Dans le cas où la peine prononcée serait une peine correctionnelle, les coupables pourront, en outre, être interdits des droits mentionnés en l'article 42 du code pénal pendant cinq ans au moins et dix ans au plus, à compter du jour où ils auront subi leur peine.

ANNEXE N° 453

(Session ord. — Séance du 14 décembre 1916.)

2^e RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant la désertion et l'insoumission

dans l'armée de mer, par M. Richard, sénateur (1).

Messieurs, dans la discussion qui a eu lieu le jeudi 7 décembre, sur le projet relatif à la désertion et à l'insoumission, le Sénat a manifesté très nettement sa volonté de punir les déserteurs et les insoumis de la peine accessoire de la confiscation de leurs biens.

Sur la demande de sa commission spéciale, le Sénat lui a renvoyé la proposition de notre honorable collègue M. Jénouvrier, reprise par son auteur au cours de la séance.

Votre commission s'inclinant devant cette volonté, a examiné à nouveau cette proposition et en a accepté le principe tel qu'il a été formulé dans toute sa rigueur par le texte primitif portant la signature de 158 de nos collègues.

Votre commission a estimé, en effet, qu'en attribuant les biens du condamné à ses enfants, la confiscation perdrait toute efficacité.

La femme du condamné, en sa qualité de créancière, aura droit d'ailleurs à la liquidation et au paiement de ses reprises.

Toutefois, votre commission a admis, conformément aux dispositions du droit commun, que des aliments pourraient être accordés à la femme, aux enfants et aux ascendants du condamné, s'ils sont dans le besoin.

Pour éviter le plus possible les chances d'erreur, les parents ou amis du contumax seront autorisés à présenter ses excuses.

Le jugement par contumace sera signifié au condamné ou à son dernier domicile, après le jugement, et une nouvelle signification aura lieu après la cessation des hostilités.

C'est la régie des domaines qui sera chargée du séquestre, selon l'usage.

L'aliénation des biens ne pourra avoir lieu que six mois après le traité de paix.

Le condamné pourra donc, s'il a été empêché jusqu'alors de se représenter, venir tenter sa justification, faire tomber le jugement de condamnation et empêcher l'aliénation de ses biens.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Le chapitre V (désertion) du titre II du livre IV du code de justice militaire pour l'armée de mer est modifié ainsi qu'il suit :

CHAPITRE V

Insoumission et désertion.

SECTION I. — Insoumission.

Art. 368 bis. — Tout individu coupable d'insoumission en vertu des dispositions des lois sur le recrutement de l'armée de mer est puni :

En temps de paix, d'un emprisonnement d'un mois à un an ; en temps de guerre, de la réclusion, sans préjudice des dispositions spéciales édictées par l'article 83 de la loi du 21 mars 1905 relativement à l'affichage du nom des insoumis et à leur envoi dans un corps de discipline à l'expiration de leur peine.

SECTION II. — Désertion à l'intérieur.

Art. 309. — Est considéré comme déserteur à l'intérieur :

1^o Six jours après celui de l'absence constatée, tout officier marinier, quartier-maître, matelot ou apprenti-marin, tout individu non officier faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat, qui s'absente sans autorisation, du bâtiment, du dépôt, du service ou du détachement auquel il appartient. Néanmoins, celui qui n'a pas trois mois de service ne peut être considéré comme déserteur qu'après un mois d'absence ;

2^o Tout individu, désigné au précédent paragraphe, voyageant isolément, ou dont le congé ou la permission est expiré et qui, dans les quinze jours qui suivent l'époque fixée pour son retour ou son arrivée au port ou autre lieu de destination, ne s'y est pas présenté.

Art. 310. — Tout individu coupable de désertion à l'intérieur aux termes de l'article précédent, est puni de deux à cinq ans d'emprisonnement si la désertion a eu lieu en temps de paix, et de la détention, si la désertion a eu lieu, soit en temps de guerre, soit d'un territoire en état de guerre ou de siège.

La peine ne peut être moindre de trois ans d'emprisonnement ou de sept ans de détention, suivant les cas, dans les circonstances suivantes :

1^o Si le coupable a emporté une arme, un objet d'équipement, ou si, pour désertir, il s'est emparé d'une embarcation appartenant à l'Etat ;

2^o S'il était redevable d'avances de soldes envers l'Etat ;

3^o S'il a déserté étant de service, sauf les cas prévus par les articles 283 et 284 du présent code ;

4^o S'il a pris du service à bord d'un navire de commerce français ;

5^o S'il a déserté antérieurement.

Art. 311. — Est puni de six mois à un an d'emprisonnement tout officier absent de son bâtiment, de son corps ou de son poste, sans autorisation, depuis plus de six jours ou qui ne s'y présente pas quinze jours après l'expiration de son congé ou de sa permission, sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des dispositions de l'article premier de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers. Tout officier qui abandonne son bâtiment en temps de guerre, son corps ou son poste en temps de guerre ou sur un territoire en état de guerre ou de siège, est déclaré déserteur après les délais déterminés par le paragraphe précédent, et puni de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 312. — En temps de guerre, les délais fixés par les articles 309 et 311 précédents, sont éduits des deux tiers.

SECTION III. — Désertion à l'étranger.

Art. 313. — Est déclaré déserteur à l'étranger :

1^o Trois jours après celui de l'absence constatée, tout marin, tout individu faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat qui franchit, sans autorisation, les limites du territoire français, ou qui, hors de France, abandonne le bâtiment, le corps ou le service auquel il appartient ;

2^o Tout individu désigné au précédent paragraphe, qui prend du service sur un navire étranger ou dans une troupe étrangère, ou qui est trouvé à bord d'un bâtiment étranger sans une permission régulière ou un motif légitime.

Art. 314. — Tout individu non officier, coupable de désertion à l'étranger aux termes de l'article précédent, est puni de deux à cinq ans de travaux publics si la désertion a lieu en temps de paix.

Il est puni de la peine des travaux forcés à temps, si la désertion a eu lieu, soit en temps de guerre, soit d'un territoire en état de guerre ou de siège.

La peine ne peut être moindre de trois ans de travaux publics dans le cas prévu par le paragraphe premier, et de sept ans de travaux forcés dans le cas prévu par le paragraphe 2, dans les circonstances suivantes :

1^o Si le coupable a emporté une arme, un objet d'équipement, ou si, pour désertir, il s'est servi d'une embarcation appartenant à l'Etat ;

2^o S'il était redevable d'avances de soldes envers l'Etat ;

3^o S'il a déserté étant de service, sauf les cas prévus par les articles 283 et 284 du présent code ;

4^o S'il a pris du service sur un bâtiment étranger ;

5^o S'il a déserté antérieurement.

Art. 315. — Tout officier coupable de désertion à l'étranger est puni de la destitution, avec emprisonnement de deux ans à cinq ans, si la désertion a eu lieu en temps de paix et de la peine des travaux forcés à temps, si la désertion a eu lieu, soit en temps de guerre, soit d'un territoire en état de guerre ou de siège.

SECTION IV. — Désertion à l'ennemi ou en présence de l'ennemi.

Art. 316. — Est puni de mort avec dégradation militaire tout officier, tout marin, tout individu faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire convoyé, coupable de désertion à l'ennemi.

Art. 317. — Est puni de la peine des travaux forcés à perpétuité, tout déserteur en présence de l'ennemi.

SECTION V. — Dispositions communes aux sections précédentes.

Art. 318. — Est réputée désertion avec complot, toute désertion effectuée de concert par plus de deux marins.

Art. 319. — Est puni de mort :

1^o Le coupable de désertion avec complot en présence de l'ennemi ;

2^o Le chef du complot de désertion à l'étranger.

Le chef du complot de désertion à l'intérieur est puni, en temps de paix, de cinq ans à dix ans de travaux publics, ou, s'il est officier, de la détention.

En temps de guerre, les peines des travaux publics et de la détention sont remplacées respectivement par celles des travaux forcés à temps et des travaux forcés à perpétuité.

Dans tous les autres cas, le coupable de désertion avec complot est puni du maximum de la peine portée aux sections précédentes, suivant la nature et les circonstances du crime ou du délit.

Art. 320. — (Sans modification.)

Art. 321. — (Sans modification.)

Art. 322. — (Sans modification.)

Art. 323. — Indépendamment des peines prévues aux articles 308 bis, 309, 311, 314, 315, 317 et 321, il sera prononcé contre les coupables une amende de 500 à 10,000 fr.

Art. 323 bis. — Quelle que soit la peine encourue, et même lorsque la désertion ou l'insoumission est qualifiée délit, si l'accusé n'a pu être saisi, ou si, après avoir été saisi, il s'est évadé, il sera procédé, à son égard, conformément aux articles 227, 228, 229 et 230 du présent code, relatifs à la contumace, et les biens du condamné seront, dans tous les cas, placés sous séquestre, conformément aux dispositions de l'article 471 du code d'instruction criminelle.

« Avant le jugement, les parents ou amis du contumax pourront user du droit inscrit dans l'article 468, paragraphe 2, du code d'instruction criminelle.

« Si la condamnation par contumace a eu lieu contre un déserteur à l'ennemi ou en présence de l'ennemi, un déserteur ou un insoumis s'étant réfugié ou étant resté à l'étranger en temps de guerre pour se soustraire à ses obligations militaires, le conseil de guerre prononcera la confiscation au profit de la nation de tous les biens présents et à venir du condamné, meubles, immeubles, divis ou indivis, de quelque nature qu'ils soient.

Le jugement sera signifié à l'accusé ou à son dernier domicile, sans préjudice de l'exécution des prescriptions des trois derniers paragraphes de l'article 228 du présent code. Une nouvelle signification aura lieu après la cessation des hostilités, dans les trois mois de la signature du traité de paix, dans la forme prescrite par l'article 466 du code d'instruction criminelle.

Extrait du jugement sera, dans les huit jours de la prononciation, adressé par le président du conseil de guerre au directeur de l'enregistrement et des domaines du domicile du contumax.

Le séquestre restera saisi, jusqu'à leur vente, de l'administration des biens confisqués. Il n'en sera dessaisi que par le jugement définitif d'acquiescement du contumax, en cas de représentation volontaire ou forcée.

Les biens qui écherront dans l'avenir au condamné, seront de plein droit placés sous le même séquestre, sans qu'il puisse être invoqué aucune prescription.

La vente des biens ne pourra avoir lieu que six mois après la dernière signification prescrite par le troisième paragraphe du présent article et s'il n'a pas été établi, soit par le ministère public, soit par les personnes désignées en l'article 468 du code d'instruction criminelle que le condamné est dans l'impossibilité matérielle de se représenter.

L'aliénation des biens confisqués sera poursuivie par l'administration des domaines et réalisée dans la forme prescrite pour la vente des biens de l'Etat.

Il sera statué, tant sur les oppositions à la vente que sur tous incidents en contestations relatifs à la réalisation des biens, par le tribunal civil du lieu du dernier domicile ou, s'il n'y avait pas de domicile, de la dernière résidence du condamné.

Des aliments pourront être accordés, à la femme et aux ascendants du contumax, s'ils sont dans le besoin, dans la mesure du produit,

(1) Voir les nos 9-75-412 et 450, Sénat, année 1916, 1220-1591 et in-8° n° 343. — 11^e législ. — de la chambre des députés.

de la vente des biens, par le tribunal du dernier domicile ou de la dernière résidence du condamné, sur requête adressée au président de ce tribunal.

Seront déclarés nuls à la requête du séquestre ou du ministère public tous actes entre vifs ou testamentaires, à titre onéreux ou gratuit, accomplis soit directement, soit par personne interposée ou par toute autre voie indirecte employée par le coupable, s'ils ont été faits dans l'intention de dissimuler, détourner ou diminuer tout ou partie de sa fortune.

Tout officier public ou ministériel, tout cohéritier, toute société financière ou de crédit, toute société commerciale, tout tiers qui aura sciemment aidé, avant ou après la condamnation du contumax, soit directement, soit indirectement ou par interposition de personnes à la dissimulation de biens ou valeurs appartenant à des déserteurs ou insoumis visés par le paragraphe 3 du présent article, sera passible d'une amende qui ne sera pas inférieure au double ni supérieure au triple de la valeur des biens dissimulés ou détournés. Cette amende sera prononcée par le tribunal civil à la requête de l'administration de l'enregistrement. En ce qui concerne les officiers publics ou ministériels, la peine de la destitution devra être, en outre, prononcée contre eux.

Le condamné contumax sera déchu de plein droit, à l'égard de tous ses enfants et descendants, de la puissance paternelle, ensemble de tous les droits qui s'y rattachent. La tutelle sera organisée conformément au chapitre 2 de la loi du 24 juillet 1889.

S'il y a représentation volontaire ou forcée du contumax et condamnation définitive, la confiscation des biens sera maintenue ainsi que la déchéance de la puissance paternelle.

Art. 323 ter. — La prescription des peines prononcées en vertu des articles 308 bis, 310, 311, 314, 315, 316, 317, 319, 321, 323 et 323 bis, de même que la prescription de l'action résultant de la désertion ou de l'insoumission, ne commenceront à courir qu'à partir du jour où l'insoumis ou le déserteur auront atteint l'âge de cinquante ans.

Toutefois, dans les cas visés par le paragraphe 3 du précédent article, il n'y aura lieu ni à la prescription de l'action publique, ni à la prescription des peines.

Art. 2. — L'article 80 du code de justice militaire pour l'armée de mer est remplacé par la disposition suivante :

« Les hommes du contingent affectés à l'armée de mer, les engagés volontaires au titre de cette armée, les inscrits maritimes autorisés à devancer l'appel et ceux atteints par la levée permanente, ne sont, depuis l'instant où ils ont reçu leur feuille de route jusqu'à celui de leur réunion en détachement ou de leur arrivée au corps, justiciables des conseils de guerre permanents que pour les faits d'insoumission ou dans les cas prévus par le n° 2 de l'article 77 ci-dessus. »

Art. 3. — Tout individu actuellement en état d'insoumission ou de désertion qui, dans les délais fixés ci-après, ne se sera pas présenté en France devant l'autorité maritime, à l'étranger devant l'autorité diplomatique ou consulaire française, sera puni des peines prévues pour l'insoumission et la désertion par les articles 308 bis, 310, 311, 314, 315, 317 et 323 du code de justice militaire pour l'armée de mer tels qu'ils sont modifiés par la présente loi.

Ces délais, qui commenceront à courir dès la promulgation de la présente loi, sont les suivants :

- Pour les insoumis et les déserteurs résidant dans la France continentale ou en Corse : 6 jours ;
- Pour ceux résidant dans les pays limitrophes de la France : 10 jours ;
- Pour ceux résidant dans d'autres pays d'Europe et dans d'autres pays du littoral de la Méditerranée et de la mer Noire : 15 jours ;
- Pour ceux résidant dans tout autre pays : 40 jours.

Art. 4. — L'article 70 de la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime est complété par le paragraphe final suivant :

« En temps de guerre, la peine sera celle de la réclusion, dans tous les cas visés par le présent article. »

Art. 5. — L'article 463 du code pénal est applicable aux crimes et délits prévus par la présente loi.

Dans le cas où la peine prononcée serait une peine correctionnelle, les coupables pourront

en outre, être interdits des droits mentionnés en l'article 42 du code pénal pendant cinq ans au moins et dix ans au plus à compter du jour où ils auront subi leur peine.

Art. 6. — Le décret du 4 mai 1812, le deuxième alinéa de l'article 236 du code de justice militaire pour l'armée de mer et toutes autres dispositions contraires à la présente loi sont et demeurent abrogés.

ANNEXE N° 477

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à accorder une majoration supplémentaire aux femmes en état de grossesse bénéficiant déjà des allocations prévues par la loi du 5 août 1914, par M. Petitjean, sénateur (1).

Messieurs, votre commission des finances m'ayant chargé d'examiner le projet financier concernant la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à accorder une majoration supplémentaire aux femmes en état de grossesse bénéficiant déjà des allocations prévues par la loi du 5 août 1914, j'ai l'honneur de vous exposer une étude succincte sur la répercussion financière du vote de cette proposition de loi.

Un rapport de notre collègue M. Paul Strauss a été déposé au nom de la commission spéciale chargée de l'examen du projet. Il relate que cette proposition a été faite à la Chambre des députés le 18 novembre 1915, par M. Pierre Rameil. La commission d'assurance et de prévoyance sociales, sur un rapport de M. Lenoir du 13 janvier 1916 et un second rapport du même rapporteur, le 3 février, modifia les termes de la proposition primitive ; la commission du budget, sur l'avis de M. Bouffandeau, a coopéré à l'entente définitive intervenue entre le Gouvernement et les commissions compétentes de la Chambre.

Notre collègue M. Paul Strauss a donné un avis favorable à l'adoption immédiate par le Sénat de cette proposition qui « admet de plein droit, même si elle ne se livre pas habituellement à un travail salarié, la bénéficiaire des allocations militaires à l'avantage de la loi du 17 juin 1913 et des articles 63 à 75 de la loi du 30 juillet 1913 : assistance pendant le mois qui précède et pendant le mois qui suit les couches, prime d'allaitement maternel ».

Aucune faveur n'est mieux justifiée. L'admission aux allocations militaires a antérieurement fait la preuve de la privation de ressources suffisantes. L'éloignement du chef de famille au service de la patrie, motive un supplément de sacrifices des collectivités intéressées. Les circonstances actuelles nécessitent un acte complémentaire au cours des périodes où la maternité a le plus besoin d'être encouragée et soutenue dans le double intérêt de la mère et de l'enfant.

Le rapporteur de la Chambre des députés, M. Lenoir, a pu constater qu'un certain nombre de femmes réfugiées ne perçoivent pas l'allocation militaire pour des raisons diverses et qu'il est équitable de les admettre d'emblée au bénéfice de la loi sur l'assistance aux femmes en couches, sous la réserve qu'elles auront été précédemment secourues comme évacuées. Pour cette catégorie d'assistées le taux de l'indemnité journalière sera celui de la résidence de l'intéressée, et l'Etat supportera seul la charge de l'indemnité.

La loi est faite pour durer tant que subsistera le régime des allocations militaires.

Des renseignements puisés au ministère de l'intérieur à la direction de l'hygiène et de l'assistance publique, il ressort qu'on peut évaluer approximativement à 3,500,000 le nombre de femmes de mobilisés touchant l'allocation.

Avant la guerre on comptait environ 700,000 naissances par an pour 7,500,000 femmes en état de procréer.

En supposant les naissances diminuées d'un tiers par le fait de guerre, on ne compte plus que 465,000 naissances pour la même quantité de femmes (7,500,000).

(1) Voir les nos 42-402, Sénat, année 1916, et 1458-1660-1752-1753, et in-8° n° 362 — 11° légis. — de la Chambre des députés.

Si 7,500,000 femmes représentent 465,000 naissances, 3,500,000 représenteront :

$$\frac{465,000 \times 3,500,000}{7,500,000} = 217,000$$

On peut donc évaluer que 217,000 femmes de mobilisés ayant l'allocation militaire sont susceptibles d'avoir un enfant au cours d'une année.

Actuellement, sur les 66,000 bénéficiaires annuelles de la loi du 17 juin 1913, la plus grande partie sont des femmes de mobilisés. On peut évaluer à 50,000 les allocataires qui sont à déduire des 217,000 prévues ci-dessus.

Resterait donc, à 50 fr. en moyenne que coûte l'assistance par femme, à prévoir une dépense supplémentaire de 167,000 x 50, soit 8,350,000 fr. dont la part de l'Etat, environ 43 p. 100, serait de 3,590,000 fr., soit en chiffre rond 3,600,000 fr.

En ce qui concerne les évacuées bénéficiant de l'allocation on peut les évaluer à 100,000 femmes au-dessus de vingt ans ne devant guère fournir plus de 5,000 naissances. Ce qui au taux de 50 fr. chacune représente une dépense de 250,000 fr. entièrement à la charge de l'Etat, d'après la proposition de loi.

La dépense supplémentaire à prévoir serait donc de 3,600,000 + 250,000 fr. = 3,850,000 fr.

Les chiffres ci-dessus s'appuient sur des données peu précises, mais plutôt sur des raisonnements d'hypothèse ; les résultats obtenus ne peuvent donc avoir qu'une valeur relative.

D'accord avec M. le ministre des finances et M. le ministre de l'intérieur, la commission émet un avis favorable à cette proposition.

ANNEXE N° 478

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet : 1° d'approuver la convention intervenue entre le ministre des travaux publics, d'une part, et les grandes compagnies de chemins de fer, d'autre part, pour l'attribution aux agents de ces réseaux d'allocations complémentaires ; 2° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat, par M. Gustave Lhopiteau, sénateur (1).

Messieurs, comme tous les salariés de l'industrie privée, les agents des grandes compagnies de chemins de fer souffrent de la cherté de la vie, mais ils n'ont pas les mêmes moyens d'obtenir les augmentations de salaires qui leur permettraient de faire face à l'accroissement inéluctable de leurs dépenses familiales.

Déjà en temps de paix leur situation spéciale s'y oppose, aussi bien d'ailleurs que la situation spéciale des compagnies auxquelles ils sont attachés. Préposés à l'exécution d'un service public, ils ne peuvent faire pression sur les compagnies par la menace concertée d'une cessation de travail. D'autre part, les compagnies, concessionnaires de l'Etat, n'ont pas la liberté de leurs tarifs n'ont pas la faculté qu'ont les entreprises privées de majorer les prix de transport dans la proportion où cette majoration serait nécessaire pour faire face à une augmentation, même reconnue justifiée, des salaires de leurs employés.

En temps de guerre, les droits des agents, alors militarisés, sont bien plus limités encore. Les compagnies, de leur côté, ne sont pas maîtresses de leur exploitation, perdent une grande partie de leur trafic et se voient imposer quantité de transports à prix coûtant et même à perte. Leur déficit global pour l'année 1915 est chiffré par M. le ministre des travaux publics à 371 millions.

Agents et compagnies se trouveraient donc dans l'impossibilité absolue, les uns d'obtenir une augmentation de salaire, les autres de consentir cette augmentation si le Parlement se refusait à intervenir.

Son intervention est-elle justifiée ? Nous ne croyons pas que personne veuille le contester.

Les salaires des agents des compagnies de chemins de fer, de ceux des dernières classes tout au moins, sont en temps ordinaire très modestes comparativement avec ceux des

(1) Voir les nos 469, Sénat, année 1916, et 2671-2727, et in-8° n° 598 — 11° légis. de la Chambre des députés.

ouvriers de l'industrie privée. L'écart est aujourd'hui devenu considérable, leurs camarades ayant pu profiter du jeu de la loi de l'offre et de la demande qui ne joue pas pour eux. D'autre part, l'état de guerre leur impose un surcroît de travail et de fatigues qui pèse d'autant plus lourdement sur leurs épaules que le bénéfice de la réglementation du travail se trouve suspendu pendant les hostilités. Ce dernier fait à lui seul justifierait un supplément de rétribution. Il y faut ajouter l'augmentation anormale et très sensible des prix de toutes les denrées nécessaires à la vie. Sans doute on pourrait contester la nécessité d'un relèvement général et permanent des salaires parce que, d'une part, l'état de guerre est heureusement temporaire, et que, d'autre part, il est à espérer que le prix des denrées redeviendra normal, une fois la paix rétablie, ou au moins sensiblement égal à ce qu'il était avant les hostilités; mais il est de toute évidence que pour leur permettre de vivre pendant la période difficile que nous traversons, un supplément temporaire est vraiment indispensable.

C'est ce qu'ont pensé et le Gouvernement et les compagnies; c'est ce qui a été formulé dans une convention qui porte la date du 1^{er} novembre et que le Gouvernement nous demande de ratifier après avoir obtenu l'adhésion de la Chambre des députés.

L'article 1^{er} de cette convention pose en principe qu'à partir rétroactivement du 1^{er} novembre 1916 jusqu'à une date postérieure d'une année à la cessation des hostilités, des allocations spéciales seront accordées aux employés et aux ouvriers permanents des cinq grands réseaux ainsi que des syndicats des grande et petite ceinture de Paris.

Ces allocations, suivant l'article 2, devront être basées, d'une part, sur le chiffre du traitement de chaque agent et, d'autre part, sur le nombre de ses enfants.

Dans l'article 3, il est prévu que les compagnies seront autorisées à majorer leurs prix de transports pour faire face aux dépenses nécessitées par le service des allocations, l'Etat devant faire l'avance, sauf remboursement ultérieur au moyen des suppléments de recettes ainsi constitués et dont il sera tenu un compte spécial.

La convention mettait donc une source de recettes en face des dépenses autorisées et il semblait que les Chambres auraient dû être appelées à statuer en même temps sur le tout. Au point de vue financier, ce mode de procéder était non seulement recommandable mais encore imposé par la prudence la plus élémentaire, car si, en fait, l'accord est malheureusement trop facile pour imposer une dépense au Trésor, il est toujours bien plus difficile à réaliser lorsqu'il s'agit d'exiger du public un sacrifice quelconque. En dissociant les deux termes de la convention et en appelant les Chambres à autoriser la dépense avant d'avoir assuré les ressources, on risque fort de ne jamais obtenir le second vote espéré et de se trouver en déficit.

C'est pourtant ce qu'a fait le Gouvernement et ce qu'a accepté la Chambre des députés. Prétextant du caractère d'urgence qui s'attache au vote des allocations et prévoyant, non sans raison d'ailleurs, que le relèvement projeté des tarifs soulèverait « des discussions assez étendues », le Gouvernement et la Chambre ont remis à plus tard la solution de cette dernière question.

Devions-nous accepter une proposition ainsi incomplète et quelque peu dangereuse? Votre commission a hésité. Elle était fondée à objecter au Gouvernement que la convention ayant prévu rétroactivement comme point de départ des allocations le 1^{er} novembre 1916, les agents des compagnies n'auraient pas, en fin de compte, à subir le moindre préjudice d'un retard légitime d'ailleurs par le souci de faire œuvre complète et d'assurer l'équilibre financier de la réforme. A cela il nous a été répondu que les agents avaient moins besoin d'un capital différé que de ressources actuelles dont la nécessité était reconnue par tout le monde comme particulièrement urgente.

Bien qu'on le sente un peu forcé, l'argument est impressionnant et il a impressionné votre commission. Pourtant nous devons à la vérité de dire qu'il ne nous a pas été difficile d'apercevoir au delà le vrai motif qui a déterminé le Gouvernement à disjoindre les deux termes de la convention. Si les agents des grandes compagnies sont tout naturellement empressés à en recueillir le bénéfice, il ne leur est pas aussi agréable de laisser apparaître au public,

qui est appelé à en faire les frais, la rançon de cet avantage, c'est-à-dire le relèvement des tarifs, et ils ont vivement insisté pour que les deux mesures ne soient pas liées et qu'elles fassent l'objet de propositions séparées. Si l'on voulait entrer dans la discussion, il serait facile de montrer combien leur préoccupation est peu rationnelle, car, dès que leur prétention aux allocations apparaît fondée aux yeux de tous, il est tout naturel qu'elle se traduise par une augmentation des tarifs. L'entrepreneur de transports ne saurait être, en effet, tenu de travailler à perte, et il est tout naturel qu'il réclame de ceux qui s'adressent à lui et qui vont bénéficier de ses services la contre-partie de l'augmentation des frais de main-d'œuvre qui lui est imposée par la situation économique du pays. Votre commission doit être d'autant plus attentive à écarter des compagnies toute nouvelle cause de déficit que, pour la plupart d'entre elles, c'est le Trésor qui devrait intervenir sous forme d'avances au titre de la garantie d'intérêt, c'est-à-dire d'avances dont le remboursement demeure toujours hypothétique. Ici, son attention doit être plus particulièrement en éveil parce que, d'une part, il résulte de la convention même que les avances mises expressément à la charge de l'Etat ne lui seront remboursées qu'au moyen des ressources nouvelles à créer, et que, d'autre part, le chiffre de la dépense à prévoir n'est pas inférieur à 82 millions par an.

Cependant la commission des chemins de fer, après avoir fait valoir toutes les considérations qui précèdent, n'a pas cru devoir opposer un refus absolu aux vives instances de M. le ministre des travaux publics. Elle lui a simplement demandé de prendre l'engagement de poursuivre, dans un délai aussi bref que possible, l'exécution de la seconde partie de la convention en lui apportant des propositions étudiées en vue de procurer soit aux compagnies soit au Trésor — les modalités demeurant entièrement réservées — des ressources correspondantes à la dépense qu'il demande l'autorisation d'engager dès aujourd'hui. M. le ministre des travaux publics ayant pris cet engagement, en assume par là même, pour lui et pour le Gouvernement, toute la responsabilité.

Cela étant, votre commission s'est décidée à proposer à votre adoption le texte du projet de loi, tel qu'il a été voté par la Chambre des députés.

L'article 2 de ce projet de loi appelle tout naturellement les agents du réseau de l'Etat à bénéficier des avantages qui sont accordés à leurs camarades des compagnies concessionnaires.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 10 novembre 1916, entre le ministre des travaux publics, d'une part, la compagnie des chemins de fer de l'Est, la compagnie des chemins de fer du Midi, la compagnie du chemin de fer du Nord, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, le syndicat des chemins de fer de Grande-Ceinture de Paris et le syndicat des chemins de fer de Petite-Ceinture de Paris; d'autre part, en vue de l'attribution aux agents de ces grands réseaux d'allocations complémentaires.

L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 fr. (1).

Art. 2. — Les dispositions de la convention approuvée par l'article 1^{er} de la présente loi seront applicables au réseau de l'Etat.

ANNEXE N° 479

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant prorogation du privilège des banques coloniales et des statuts des dites banques, par M. A. Gervais, sénateur (2). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, la Chambre des députés a voté,

(1) La convention a été annexée au projet de loi n° 469, année 1916.

(2) Voir les nos 467, Sénat, année 1916, et 2530-2794-2814, et in-8° n° 395. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

dans sa séance du 22 décembre 1916. Le projet de loi déposé le 28 septembre 1916 par le ministre des colonies, d'accord avec le ministre des finances, en vue de proroger le privilège des banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion et de la Guyane, et de maintenir en vigueur les statuts de ces établissements.

Ce privilège a été prorogé pour la dernière fois, pour une période de deux années, par la loi du 31 décembre 1914; il expire le 31 décembre 1916.

Le projet du Gouvernement tendait à son renouvellement pour une année seulement, jusqu'au 31 décembre 1917, mais à la suite d'un amendement de M. Lagrosillière, député, et de plusieurs de ses collègues, amendement auquel se sont ralliés les ministres des colonies et des finances, la durée de la prorogation a été portée de un an à deux ans; M. Lagrosillière et ses collègues ont estimé qu'il était nécessaire, en effet, d'adopter une prorogation au moins égale à celle fixée par le Gouvernement en 1914, et dont le but était de permettre de faire aboutir l'étude entreprise de la modification de la législation bancaire coloniale. C'est ce projet ainsi amendé dont le Sénat est actuellement saisi.

Ainsi qu'on le sait, les banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion et de la Guyane française ont été fondées par les lois des 30 avril 1849, 11 juillet 1851 et 21 juin 1874, en vue de soutenir les planteurs au milieu de la crise que traversaient les pays bouleversés par la brusque libération de 1848. Le privilège qui leur était concédé fut ensuite prorogé pour une période de dix années, à partir du 1^{er} janvier 1902, par la loi du 13 décembre 1901; puis, successivement, les lois des 20 décembre 1911, 24 décembre 1912, 30 décembre 1913 et 30 décembre 1914 renouvelèrent ce privilège pour des périodes d'une ou deux années.

Ces établissements ont permis à l'industrie sucrière coloniale de se transformer et de se développer et, en outre, ils ont suffi depuis plus de soixante-cinq ans aux besoins du crédit.

Dans son très intéressant et très documenté rapport M. Lagrosillière a passé en revue les opérations de prêts et d'escompte, la participation aux emprunts de la défense nationale, les versements d'or, et la participation aux œuvres de guerre des établissements des différentes colonies et il a montré leur effort et leurs résultats.

Aussi est-il permis de se demander quelles sont les considérations qui s'opposent à une prorogation d'une plus longue durée et qui font que les banques coloniales sont maintenues depuis si longtemps dans un régime de précarité exceptionnelle.

L'exposé des motifs du projet présenté à la Chambre permet de répondre à cette question. Il indique qu'une réforme de l'organisation bancaire des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion et de la Guyane est envisagée depuis plusieurs années; elle a fait l'objet d'un projet de loi tendant à la substitution aux quatre établissements actuels d'une banque unique ayant son siège social à Paris, qui a été déposé sur le bureau de la Chambre le 8 août 1913.

Ce projet n'a pu être rapporté au cours de la précédente législature et le Gouvernement se propose d'examiner en temps opportun s'il y a lieu de poursuivre la réalisation de la réforme ainsi envisagée; mais il a pensé que les événements actuels étaient susceptibles d'entraîner dans le régime économique de nos possessions d'outre-mer des modifications dont il faudrait tenir compte, le moment venu; il a estimé, en conséquence, qu'il convenait de ne pas engager l'avenir et de surseoir à l'élaboration d'une organisation nouvelle jusqu'au moment où, après la fin des hostilités, la situation internationale permettra une étude rationnelle de la question. Telles sont les raisons qui l'ont conduit à demander, pour une courte période, le maintien du *statu quo*.

La question du régime bancaire des colonies a donné lieu depuis de nombreuses années déjà à de vives controverses. Dès 1891, l'opinion, sous l'influence des discussions et des études antérieures, s'était prononcée nettement en faveur de la révision du système; mais on s'est heurté, jusqu'à présent, à la complexité du problème et à la difficulté d'en réaliser une solution satisfaisante.

En dernier lieu, une commission extra-parlementaire, constituée en 1911, avait été chargée

du soin de rechercher les réformes à introduire dans l'organisation actuelle. C'est de ces conclusions que s'est inspiré le Gouvernement pour préparer le projet de loi, présenté en 1913, qui visait la constitution d'une banque unique. Les travaux très complets qu'elle a laissés permettront d'examiner, en toute connaissance de cause, après les hostilités, s'il est opportun de reprendre ce projet; on devra également, à ce moment, se demander si les établissements actuels dotés de statuts remaniés, répondant mieux aux circonstances et aux conditions économiques de nos possessions, ne pourraient être maintenus. Mais, ainsi que l'a fait remarquer le Gouvernement, on ne saurait présentement entreprendre une étude de cette nature au sujet de laquelle certains éléments indispensables peuvent ne se manifester qu'après la cessation des hostilités.

Il paraît, par suite, nécessaire d'accorder la nouvelle prorogation demandée, et d'adopter le projet de loi renouvelant le privilège des établissements en cause jusqu'au 31 décembre 1918.

Sous le bénéfice de ces observations, j'ai l'honneur, au nom de votre commission des finances, de vous demander d'adopter le projet de loi suivant :

PROJET DE LOI

Article unique. — Le privilège des banques fondées par les lois des 30 avril 1849 et 11 juillet 1851, prorogé par les lois des 24 juin 1874, 13 décembre 1901, 30 décembre 1911, 24 décembre 1912, 30 décembre 1913 et 30 décembre 1914, dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion, est prorogé pour une durée de deux ans à partir du 1^{er} janvier 1917.

Les dispositions de la loi du 13 décembre 1901 et des statuts y annexés sont maintenues en vigueur jusqu'au 31 décembre 1918.

ANNEXE N° 480

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

PROPOSITION DE LOI instituant la mobilisation civile et organisant la main-d'œuvre nationale en France et dans les colonies, par M. Henry Bérenger, sénateur.

Messieurs, la présente proposition de loi a pour but de porter au plus haut point notre effort de guerre en matière de main-d'œuvre. Au début de l'année 1917 — troisième année de la guerre — cet effort suprême apparaît encore doublement nécessaire.

Il doit d'abord contre-battre, et, si possible, surpasser le gigantesque effort annoncé de la mobilisation civile allemande.

Il doit, en même temps, préparer les cadres de main-d'œuvre nationale qui s'imposeront au rétablissement économique de la France dès le premier jour de la paix.

L'objectif à atteindre est donc double :

1^o Accroître la production nationale des matières premières et des matériels fabriqués dans les proportions reconnues indispensables à la victoire ;

2^o Organiser dans la patrie une armée civile aussi nécessaire à la bonne conduite de la guerre qu'à la meilleure utilisation de la paix.

Il ne s'agit pas ici de reprendre des hommes à l'armée combattante.

Il s'agit plutôt de les lui rendre, en substituant aux mobilisés en sursis d'appel une autre main-d'œuvre civile encore très insuffisamment employée.

La présente proposition laisse donc de côté tous les hommes mobilisés.

Tout au plus demande-t-elle qu'on cesse d'exagérer une procédure de « récupérations militaires » qui n'ont pour résultat que d'accroître les gaspillages de l'arrière à moins que ce ne soit l'effectif des hôpitaux et, avec eux, la rédevance des pensions.

On pourra s'étonner qu'il ait fallu attendre la troisième année de la guerre pour que l'initiative parlementaire propose enfin une loi sur la mobilisation civile et l'organisation de la main-d'œuvre nationale en France.

L'étonnement sera moindre, cependant, si l'on réfléchit que l'Allemagne, malgré son carac-

ganisation analogue qu'au vingt-huitième mois de la guerre (1).

La croyance générale à une guerre « courte et violente » a retardé surtout la mobilisation civile des belligérants comme elle avait déjà trompé leurs états-majors dans les plans de guerre et les programmes de munitions.

En France notamment — pays d'individualismes contradictoires et de bureaucraties rivales — la mise en train de la main-d'œuvre ne s'est faite que par à-coups dispersés ou par encombrements désordonnés.

En vain les grandes commissions parlementaires, notamment la commission sénatoriale de l'armée, dès le mois de février 1915, ne cessent-elles de signaler aux gouvernements successifs de la France les dangers d'une pareille absence de méthode dans la production des matières premières et le recrutement de la main-d'œuvre.

Les rivalités de ministère à ministère, dans le même gouvernement; de bureaux à bureaux, dans le même ministère, se sont, dès le début, mises en travers d'une coordination prompte et claire des besoins et des ressources.

Le ministère du travail, qui aurait dû être, pendant cette guerre, le véritable ministère de la main-d'œuvre, a bien plusieurs fois essayé de centraliser toute l'offre et toute la demande.

Mais il n'a pu y réussir devant les âpres contestations des ministères de l'agriculture, du ravitaillement, des fabrications de guerre, voire même des services administratifs de l'armée.

Un véritable sporadisme a surgi d'organismes tantôt officiels, tantôt officieux, où la compétence n'égalait pas toujours les bonnes volontés, et l'on s'est ainsi disputé le peu de main-d'œuvre immédiatement disponible sans même avoir recruté toute la main-d'œuvre rationnellement mobilisable.

Si bien que dans cette course publique ou privée au placement, les doubles emplois ont pu vite fait de créer les surenchères, tandis qu'à côté, les manques d'initiative ou de direction prolongeaient les chômages.

C'est ainsi que depuis la guerre les « Offices de main-d'œuvre agricole », les « comités d'action économique », les « services de travailleurs coloniaux », les « comités de travail féminin », sont venus faire concurrence aux offices réguliers de placement prévus avant la guerre par le code du travail et qui déjà fonctionnaient dans nombre de départements.

Le 8 septembre 1916, la commission administrative de l'office central de placement, siégeant au ministère du travail, finissait par dénoncer cette anarchie en adoptant, par 20 voix contre 1 et 2 abstentions, sur la proposition de M. Henry Bérenger, l'ordre du jour suivant :

« La commission administrative de l'office central de placement émet le vœu que la centralisation de toutes les questions concernant le contrôle et l'organisation du placement public en France continue d'être opérée au ministère du travail, conformément aux termes du décret de 1906, qui a constitué ce ministère et du décret du 20 juin 1916, qui a créé la commission administrative. »

Trois mois plus tard, le 8 décembre 1916, la même commission, sur la proposition de notre honorable collègue M. Henry Chéron, ancien ministre du travail, accentuait le sens de son vote antérieur en adoptant, à l'unanimité, l'ordre du jour suivant :

« La commission administrative de l'office central de placement,

« Considérant qu'il est impossible de résoudre le problème de la main-d'œuvre, impérieusement posé par la guerre; sans qu'un programme d'ensemble des besoins et des ressources ait été établi ;

« Constatant que ce programme au vingt-neuvième mois de la guerre n'existe pas encore ;

« S'associe pleinement aux vœux émis par la conférence interministérielle de la main-d'œuvre, insiste énergiquement pour que, dans le plus bref délai, le Gouvernement arrête le plan des besoins de toute nature en main-d'œuvre (pour les usines de guerre, les industries, les transports et notamment l'agriculture) et le plan des ressources dont on peut disposer (main-d'œuvre féminine, main-d'œuvre indigène ou étrangère, emploi des prisonniers de guerre, utilisation éventuelle des hommes dégagés d'obligations militaires et inoccupés) ;

(1) Voir à ce sujet la *Législation économique allemande pendant la guerre actuelle*, par Théodore Reinach, Imprimerie nationale, 1916.

« Dit que ce programme doit comprendre les mesures envisagées pour assurer le logement et l'hygiène, les conditions de salaire et de travail des ouvriers et ouvrières ;

« Demande que ce programme t-ès urgent soit communiqué sans délai à la commission administrative de placement, afin qu'elle puisse s'en inspirer dans ses travaux et seconder utilement, pour ce qui la concerne, l'action gouvernementale dans l'intérêt de la défense nationale ».

Les choses en étaient là, lorsque de récents remaniements gouvernementaux sont venus compliquer le problème plutôt que le résoudre et bouleverser les administrations de la main-d'œuvre plutôt que les harmoniser.

Cependant l'Allemagne économique de guerre mobilise tous ses civils sous la main de fer du général von Groener...

Nous demandons aujourd'hui au Parlement français de mettre fin à toutes les lacunes de notre mobilisation civile en prenant comme base la présente proposition de loi.

Cette proposition institue la mobilisation civile en s'appuyant sur les organismes existants du ministère du travail.

Elle requiert un état général permanent, constamment tenu à jour, des besoins, des ressources et des conditions de la main-d'œuvre en France, en adoptant comme base les programmes nationaux de production et de fabrication en toutes matières.

Elle demande un service civil à tous les Français et à toutes les Françaises de dix-sept à soixante ans. — compte préalable étant tenu des occupations antérieures de ceux et de celles qui déjà travaillent utilement pour la vie nationale.

Le recensement, le recrutement et la répartition de la main-d'œuvre nationale seront exercés par le ministère du travail, avec le concours des offices départementaux de placement et de la commission administrative de l'office central, laquelle prendra le titre et aura les attributions de commission nationale de la main-d'œuvre.

Cette commission conservera pour organe exécutif la conférence interministérielle de la main-d'œuvre, dont les pouvoirs seront renforcés et qui aura pour charge d'établir tous les mois, en coordination avec tous les ministères, la statistique des besoins généraux de la nation des ressources correspondantes en main-d'œuvre et des conditions d'emploi de cette main-d'œuvre.

Chaque Français et chaque Française ainsi mobilisés civillement recevront un livret civil, où seront mentionnées toutes les indications nécessaires au recensement, au recrutement, à la répartition de la main-d'œuvre.

Ceux des Français et des Françaises qui pourront justifier de l'exercice d'une profession utile à la défense nationale au moment de la promulgation de la loi, seront admis au bénéfice d'en continuer l'exercice, sauf le cas de force majeure en vue du salut public pour la résistance à l'ennemi.

Les offices départementaux de placement, auxquels la proposition de loi rapportée par notre éminent collègue M. Paul Strauss va conférer incessamment une vie légale nouvelle et plus puissante, seront ainsi responsables de l'armée économique de la France.

Les sanctions seront exclusivement civiles comme la mobilisation elle-même. Elles seront prononcées, suivant les cas, par les tribunaux civils ou les tribunaux correctionnels.

Appliquée à nos diverses colonies suivant le statut qui régit chacune d'elles, notre proposition assurera à la France un recrutement considérable de main-d'œuvre sous le contrôle éclairé de la métropole.

La mobilisation civile, ainsi réalisée, permettra de rendre à l'armée combattante la plupart des hommes jeunes et valides encore affectés aux services de l'arrière, ou les moins valides et les femmes pourront les remplacer dans presque tous les cas.

Et quand viendra l'heure de la paix, la loi nouvelle permettra progressivement la démobilisation militaire de millions de citoyens en même temps que leur remobilisation civile dans les cadres élargis et consolidés de la production et de la main-d'œuvre nationales enfin organisées.

Nous croyons, messieurs, répondre ainsi au vœu de tous les Français qui veulent que de notre démocratie en guerre jaillisse au jour de la victoire une démocratie de la paix tout à fait digne des sacrifices consentis par l'héroïsme

des fils de la France pour défendre son territoire et maintenir sa civilisation.

PROPOSITION DE LOI

LA STATISTIQUE GÉNÉRALE DE LA MOBILISATION CIVILE

Art. 1^{er}. — Il est établi et tenu chaque mois, en vue de la guerre, par les soins du ministère du travail, une statistique générale et permanente :

1^o Des besoins de la production nationale en matières premières, en objets fabriqués et en main-d'œuvre correspondante ;

2^o Des ressources de ladite organisation en matières premières, en outillages et en main-d'œuvre de toute nature ;

3^o Des conditions d'emploi des outillages et de la main-d'œuvre utilisables en vue de répondre aux besoins généraux de la nation.

Art. 2. — La statistique générale ainsi établie en vue de la guerre par le ministère du travail, d'accord avec les autres organes du Gouvernement français, constitue les cadres de la mobilisation civile pour l'état de guerre.

Art. 3. — La mobilisation civile est assurée par la commission administrative de placement au ministère du travail, constituée par décrets des 20 juin et 25 novembre 1916. Laquelle commission prend désormais le titre de commission nationale de la main-d'œuvre et de la mobilisation civile.

Cette commission est compétente pour assurer, par les moyens de la conférence interministérielle de la main-d'œuvre qui reste son organe exécutif conformément au décret du 25 novembre 1916, la meilleure répartition de la main-d'œuvre sur toute l'étendue du territoire français.

L'office central de placement des chômeurs et réfugiés, institué au ministère du travail, est transformé en office national de la main-d'œuvre sous le contrôle de la ladite commission.

LE RECENSEMENT GÉNÉRAL

Art. 4. — Tout Français, de l'un ou l'autre sexe, non mobilisé militairement, âgé de plus de 17 ans et de moins de 60 ans, est de tenu de faire à la mairie de sa résidence, dans les quinze jours de la promulgation de la présente loi, une déclaration par laquelle il fera connaître la date de sa naissance, sa situation de famille, sa profession actuelle et sa situation militaire. S'il est salarié, il y joindra un certificat de l'employeur attestant la nature de son travail.

S'il est employeur, chef d'une administration publique ou privée, d'une exploitation commerciale, industrielle ou agricole, il fera connaître, dans le même délai, le nom, l'âge et la situation de chacun de ses employés ou ouvriers en indiquant leur spécialité.

Les personnes sans profession sont tenues à la même déclaration et devront spécifier, s'il y a lieu, leur ancienne profession et leurs titres et aptitudes.

Les Français résidant à l'étranger seront tenus à la même déclaration près de leur consulat, dans un délai qui sera fixé par décret, sans pouvoir excéder un mois, à dater de la promulgation de la présente loi.

Les omis seront inscrits d'office par les maires, par les préfets, sur avis des comités départementaux de main-d'œuvre, par le ministre du travail à la requête des consuls, en ce qui concerne les Français résidant à l'étranger.

Toute absence de déclaration dans le délai prévu, toute fausse déclaration seront punies d'une peine de trois jours à trois mois d'emprisonnement et de 18 fr. à 10,000 fr. d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement. La peine d'emprisonnement pourra n'être purgée qu'après la signature de la paix s'il en est ainsi décidé par les tribunaux compétents.

La juridiction compétente est le tribunal civil ou le tribunal correctionnel, selon les cas d'espèce.

Seul, le cas d'impossibilité matérielle reconnu constituera une excuse légale à l'absence d'inscription.

Les Français âgés de plus de 60 ans et les étrangers âgés de plus de 17 ans au 1^{er} janvier 1917, et appartenant aux nations neutres ou alliées, pourront demander leur inscription sur les listes des offices départementaux de placement ; en cas de refus d'inscription par ces offices, le comité départemental de main-d'œuvre

statuera sur chaque cas. Les inscrits volontaires civils français ou étrangers bénéficieront des avantages assurés par la présente loi aux inscrits français dont l'inscription est obligatoire.

L'inscription des volontaires peut être annulée par décision du préfet sur avis du comité départemental de main-d'œuvre, en ce qui concerne les Français, pour cause d'incapacité physique et, en ce qui concerne les étrangers, pour toute autre cause que ce soit, sans que, dans ce dernier cas, le préfet soit tenu à donner à l'intéressé les motifs de sa décision.

TRANSMISSION DES LISTES AUX OFFICES DÉPARTEMENTAUX DE PLACEMENT. — LE LIVRET CIVIL

Art. 5. — Les inscrits pourront être requis au service de la nation, à dater de leur inscription sur les listes de la main-d'œuvre, suivant la procédure ci-après :

Les listes communales des inscrits seront transmises par le maire à l'office départemental de placement, qui assurera le placement des inscrits, selon les besoins de tous les services de la défense nationale, de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

Un livret civil, établi par l'office national de la main-d'œuvre, est distribué à chaque mobilisable civil de l'un et l'autre sexe, qui devra se conformer aux prescriptions de mobilisation civile indiquées sur ce livret et le représenter à toute réquisition de l'autorité.

Exclusion de l'affectation pour certaines catégories.

Art. 6. — Les Français appartenant aux catégories ci-après désignées ne pourront pas être l'objet, si ce n'est de leur consentement, d'un ordre d'affectation édicté par la présente loi :

1^o Les infirmes et incurables, bénéficiaires de la loi du 14 juillet 1905 ;

2^o Les hommes réformés n^o 1 depuis le 2 août 1914 ;

3^o Les inscrits reconnus inaptes temporairement ou à titre définitif par les comités départementaux de main-d'œuvre, suivant la procédure fixée à l'article 9 ;

4^o Les fonctionnaires et les employés titulaires ou auxiliaires des administrations publiques, qui sont reconnus indispensables au fonctionnement de ces administrations, suivant une liste dressée par leur chef de service et approuvée par le préfet, après contrôle de la commission nationale de la main-d'œuvre et de la mobilisation civile ;

5^o Les jeunes gens âgés de plus de dix-sept ans qui justifieront, devant le comité départemental de main-d'œuvre, être en cours d'études ou d'apprentissage, en vue de la préparation de leur avenir.

EXAMEN DES LISTES D'AFFECTATION

Art. 7. L'office départemental de placement examinera les listes des inscrits ; vérifiera, s'il y a lieu, l'exactitude des déclarations ; ordonnera, s'il le juge utile, la comparution personnelle des employeurs et des salariés et la production de pièces justificatives concernant le travail effectif auquel se livrent les inscrits.

Il décidera tout d'abord le maintien dans leur emploi actuel de tous les inscrits qu'il juge devoir être maintenus dans leur profession et affectation actuelles, sans préjudice d'un nouvel examen de leur situation s'il y a lieu.

Les inscrits, sans emploi actuel, seront affectés immédiatement, par rang d'âge et en commençant par les plus jeunes classes, aux emplois occupés par des hommes du service armé. Ces derniers seront envoyés progressivement au dépôt de leur corps, en commençant par les plus jeunes classes, à l'exception des hommes du service armé appartenant à la réserve de l'armée territoriale.

La relève dont il s'agit ne pourra avoir lieu que sur avis conforme du ministère de l'armement et des fabrications de guerre, lorsqu'elle intéresse des usines travaillant pour la défense nationale.

Les offices départementaux de placement affecteront les inscrits suivant leurs capacités et aptitudes, par ordre d'âge en commençant par les plus jeunes classes et autant que possible à proximité de leur domicile.

Les pères de trois enfants vivants, les veufs pères de un ou plusieurs enfants vivants, et les hommes âgés de plus de cinquante-cinq ans au 1^{er} janvier 1917 ne pourront pas être affectés

hors du lieu de leur résidence, si ce n'est de leur propre consentement.

Les mères d'enfants vivants seront dispensées du service civil, à moins qu'elles n'en fassent la demande expresse.

DISPOSITIONS SPÉCIALES A L'AGRICULTURE

Art. 8. — Seront maintenus d'office dans leur emploi actuel, sans qu'on puisse leur imposer un changement de résidence, hors de leur consentement, tous ceux qui participent aux travaux agricoles, depuis une date antérieure au 1^{er} décembre 1916, soit comme propriétaires exploitants, soit comme fermiers, soit comme métayers ou colons partiaires, soit comme domestiques.

Les mobilisés civils désignés à l'alinéa ci-dessus peuvent être requis d'avoir à cultiver des terres privées de main-d'œuvre suffisante et n'appartenant pas à leur exploitation habituelle ; ils pourront également être requis d'avoir à assurer la direction des travaux agricoles dans une circonscription déterminée, avec l'aide d'équipes constituées comme il est dit à l'article 6.

L'office central de placement dressera la liste des professions accessoires à l'agriculture qui seront soumises aux mêmes dispositions que les professions agricoles proprement dites.

Les inscrits maintenus d'office dans les professions accessoires à l'agriculture pourront être requis, au même titre que les agriculteurs proprement dits, pour les besoins de l'agriculture.

Art. 9. — Les offices départementaux de placement organisent les équipes mobiles, temporaires ou permanentes, en vue d'assurer tous travaux urgents, notamment ceux de l'agriculture, des transports et des usines.

Art. 10. — Les ordres individuels d'affectation, proposés par les offices départementaux de placement, sont rendus exécutoires et signifiés par les préfets.

Les préfets signifient également et assurent l'exécution des décisions rendues par les comités départementaux de main-d'œuvre.

CONSTITUTION DES COMITÉS DÉPARTEMENTAUX DE MAIN-D'ŒUVRE

Art. 11. — Le comité départemental de main-d'œuvre est un comité de contrôle et une juridiction de révision en dernier ressort des décisions prises par les offices départementaux de placement. Il se compose :

- 1^o Du préfet, président ;
- 2^o D'un officier de l'inspection des forges ;
- 3^o D'un conseiller prud'homme patron et d'un conseiller prud'homme ouvrier désignés par leurs pairs ;
- 4^o Du directeur départemental de l'agriculture ;
- 5^o D'un inspecteur du travail ;
- 6^o Du président de la chambre de commerce du département.

Le comité peut s'adjoindre trois médecins experts qui fonctionnent avec voix consultative.

Le préfet peut être suppléé par le secrétaire général de la préfecture ou par un conseiller de préfecture.

JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Art. 12. — Tout inscrit qui, pour quelque cause que ce soit, se prétend inapte à l'emploi auquel il est affecté par le préfet, sur la proposition de l'office départemental de placement, devra en faire la déclaration écrite à la mairie de sa résidence, dans le délai de trois jours à dater de la réception de l'ordre d'affectation. Récapissé sera délivré de cette déclaration.

La réclamation de l'inscrit sera portée devant le comité départemental de main-d'œuvre qui fera comparaître le réclamant. Le comité départemental de main-d'œuvre pourra alors prendre l'une des décisions suivantes :

- 1^o Maintien de la décision antérieure ;
- 2^o Désignation d'une nouvelle affectation ;
- 3^o Déclaration d'incapacité temporaire ou définitive du réclamant.

Le comité départemental de main-d'œuvre est compétent pour prononcer, dans les mêmes conditions, les mêmes décisions à l'égard de ceux dont l'incapacité physique ne leur permettrait plus de se livrer aux travaux pour lesquels ils ont été précédemment requis.

RÉFRACTAIRES. — PÉNALITÉS

Art. 13. — Tout refus de se conformer aux ordres d'affectation signifiés par le préfet exposera le délinquant aux peines prévues par l'article premier. La juridiction compétente sera le tribunal correctionnel.

Toute cessation dans l'accomplissement du service civil hors le cas de force majeure ou d'empêchement grave, reconnu légitime par le comité départemental de main-d'œuvre, exposera le délinquant aux mêmes pénalités. Dans le cas prévu au présent alinéa, le tribunal sera saisi par le préfet, sur la proposition du comité départemental de main-d'œuvre. Le défaillant devra être convoqué par le comité départemental de main-d'œuvre, pour être entendu dans ses explications, si le mobilisé civil en a exprimé le désir par lettre recommandée adressée au préfet.

En cas de récidive, le tribunal pourra ordonner l'inscription du délinquant sur une liste spéciale qui sera tenue à l'office central de placement, institué au sous-secrétariat d'Etat du travail, pour être mis à la disposition de l'autorité militaire et utilisé, sous sa direction, aux travaux de la zone des armées.

SALAIRES

Art. 14. — Les inscrits requis en vertu de la présente loi bénéficieront d'une rémunération de leur travail, au même titre que les mobilisés dans les usines. Le salaire sera calculé d'après les salaires normaux et courants payés pour les mêmes travaux dans la région où ils sont exécutés.

Les inscrits requis bénéficieront de la loi sur les accidents du travail. Ils seront soumis à la même réglementation et aux mêmes obligations que les militaires mis à la disposition d'une usine.

Ils pourront obtenir, au profit de leur famille, s'ils sont reconnus nécessaires, le bénéfice de la loi du 2 août 1914, mais seulement dans le cas où ils ne seront pas affectés au lieu de leur résidence actuelle.

APPLICATION AUX COLONIES

Art. 15. — La présente loi est immédiatement applicable aux colonies de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion.

Des décrets ultérieurs en régleront l'application dans les autres colonies françaises.

ANNEXE N° 431

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION tendant à suspendre, pour les scrutins d'élection, jusqu'au renouvellement de la série B, l'application de l'article 58 du règlement du Sénat, présentée par MM. Eugène Lintilhac, Boudenoot, Maurice Faure, Régismanset, sénateurs. — (Urgence déclarée.) — (Renvoyée à la commission, nommée le 20 janvier 1916, chargée de l'examen de la proposition de résolution tendant à proroger jusqu'à la fin des hostilités les pouvoirs des commissions de l'armée, de la marine, des chemins de fer, des affaires étrangères et des douanes du Sénat.)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique. — La présence de cent cinquante et un membres du Sénat, majorité absolue du nombre légal, visée à l'article 58 du règlement, n'est pas nécessaire dans les scrutins d'élection, jusqu'à ce qu'il soit procédé à la nomination des sénateurs représentant les départements compris dans la série B, dont le renouvellement est prévu à l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1914.

ANNEXE N° 432

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

RAPPORT SOMMAIRE fait au nom de la 4^e commission d'initiative parlementaire sur la proposition de loi de M. Audiffred tendant à la

création d'un Institut des recherches scientifiques par les nations de l'Entente et les pays neutres, pour favoriser les travaux des savants relatifs : 1^o à la découverte de nouvelles méthodes de traitement des maladies qui atteignent l'homme, les animaux domestiques et les plantes cultivées ; 2^o à la découverte, en dehors des sciences médicales, des lois qui régissent les phénomènes de la nature (mathématiques, mécanique, histoire naturelle, physique et chimie), par M. Gentilliez, sénateur (1).

Messieurs, M. Audiffred a soumis au Sénat une proposition de loi ayant pour objet la création d'un institut des recherches scientifiques par les nations de l'Entente et les pays neutres pour favoriser les travaux des savants relatifs : 1^o à la découverte de nouvelles méthodes de traitement des maladies qui atteignent l'homme, les animaux domestiques et les plantes cultivées ; 2^o à la découverte, en dehors des sciences médicales, des lois qui régissent les phénomènes de la nature (mathématiques, mécanique, histoire naturelle, physique et chimie).

Cette proposition, renvoyée à votre commission d'initiative, a fait l'objet d'un examen attentif.

En réalité, elle apparaît comme le complément d'une autre proposition de notre collègue votée par le Parlement en 1901, ayant exactement le même objet mais applicable à la France seulement.

C'est sur le rapport de M. Prillieux, sénateur, membre de l'Académie des sciences, fait au nom d'une commission présidée par l'illustre chimiste Marcellin Berthelot, que la première proposition de notre collègue a été votée sans modifications par le Sénat, lorsque la Chambre l'eut adoptée.

Dans son rapport du 27 juin 1901 :

« Les services que rendent à l'humanité les grandes découvertes scientifiques se rapportant à la biologie et à la médecine ne sont contestées par personne. Le nom seul de Pasteur suffit à évoquer le souvenir de la révolution qui se poursuit dans le domaine de l'art de guérir. On sait combien la vaccination, la sérothérapie, l'antisepsie, ont sauvé de vies humaines, combien aussi de pertes la vaccination des animaux contre les charbons a déjà épargnés aux agriculteurs, et combien, sans doute, la poursuite de nouvelles recherches biologiques lui permettront d'en épargner dans l'avenir. Il est certain que le développement de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, de tout ce qui fait la puissance des nations, n'est pas moins intimement lié que celui de la médecine aux découvertes scientifiques et que toute conquête de la science pure est suivie d'applications multiples qui ont pour résultat d'améliorer la condition humaine.

La caisse des recherches scientifiques françaises, qui dispose maintenant de ressources annuelles atteignant 250,000 fr., a distribué dans les quinze dernières années de nombreuses subventions aux savants français, mais il n'est pas douteux qu'elle ne peut, avec un budget aussi restreint, satisfaire à toutes les exigences du progrès scientifique. D'un autre côté les recherches scientifiques pouvant être aujourd'hui effectuées avec avantage dans un grand nombre de pays, il importe de mettre à la disposition des chercheurs des moyens d'action de plus en plus grands,

Une institution presque mondiale recueillera des dons et legs importants.

Votre commission estime que la proposition de notre collègue doit être l'objet d'un examen favorable ; elle vous propose, en conséquence, de la prendre en considération.

ANNEXE N° 433

(Session ord. — Séance du 29 décembre 1916.)

PROPOSITION DE LOI adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier, pour le temps de guerre, les lois du 15 juillet 1893, 14 juillet 1905, 17 juin 1913 et 14 juillet 1913, et à admettre au domicile de secours départemental les réfugiés dont le domicile de secours communal se trouve en région en-

vahie, transmise par M. le président de la Chambre des députés à M. le président du Sénat (1). — (Renvoyée à la commission, nommée le 11 juin 1910, chargée de l'examen de propositions de lois relatives à l'organisation départementale et communale.)

ANNEXE N° 434

(Session ord. — Séance du 30 décembre 1916.)

PROPOSITION DE LOI tendant à compléter la loi du 6 octobre 1916 sur la culture des terres abandonnées et l'organisation du travail agricole pendant la guerre, présentée par M. Darbot, sénateur. — (Renvoyée à la commission, nommée, le 23 juin 1916, chargée de l'examen du projet de loi sur la mise en culture des terres abandonnées et l'organisation du travail agricole pendant la guerre.)

Messieurs, depuis le commencement des hostilités jusqu'à ce jour, notre pays, par l'autorité des pouvoirs publics qui le gouvernement, a fait de grands efforts, consenti de gros sacrifices, pour constituer notre armée avec d'importants effectifs, faits de soldats et de chefs vaillants jusqu'à l'héroïsme.

Il a fait de non moins grands efforts et de non moins gros sacrifices pour mettre à la disposition de cette armée des munitions, des canons, tout un matériel de guerre grâce auquel l'heure de la victoire sera avancée et les sacrifices humains diminués.

Mais il est un côté du problème si compliqué et si angoissant que pose la défense suprême de la patrie vers lequel l'attention des pouvoirs publics ne s'est guère arrêtée jusqu'ici.

Je veux parler des conditions dans lesquelles notre agriculture fonctionne, et tire de son sol et de son bétail les denrées nécessaires à la vie des hommes et des animaux.

En temps de guerre comme en temps de paix, avant tout il faut vivre, et pour vivre il n'est personne qui ne sache que le pain est encore plus nécessaire pour gagner des batailles que les obus et les canons.

Or, il n'est que trop vrai que notre production agricole, animale et végétale, a été sans cesse en diminuant depuis le commencement de la guerre que nous subissons, et que, par suite, nos importations de denrées alimentaires ont été sans cesse en augmentant.

L'honorable M. Clémentel, ministre de l'agriculture, disait récemment à la Chambre des députés que les produits résultant de l'exploitation du sol et du bétail avaient été moins abondants en 1915 qu'en 1914 ; en 1916 qu'en 1915 et que l'année 1917 serait encore inférieure à celle de 1916.

Et puis des statistiques, que je crois officielles, nous apprennent que pendant l'année qui finit, nos importations ont dépassé nos exportations d'environ quatorze milliards, et que, par suite, la richesse publique en France a diminué d'un pareil chiffre, soit de 14 milliards, qui iront en Amérique pour augmenter d'autant le nombre des milliardaires.

Ces statistiques nous donnent le détail suivant qui ne saurait trop provoquer nos réflexions et déterminer nos résolutions.

Nous avons acheté en 9 mois 30 millions de quintaux de céréales, au lieu de 7, année moyenne ; pour 300 millions de viande au lieu de 25 ; pour 170 millions de chevaux au lieu de 5. Nos importations de fer et d'acier ont augmenté dans la proportion de 1 à 50.

Ici se pose cette question : Qu'ont fait les pouvoirs publics pour arrêter cette diminution de la production des denrées, tirées principalement du sol et de l'étable, et par suite mettre un terme à la crise alimentaire qui en est la conséquence ?

Ils ont édifié une loi, la loi du 6 octobre 1916 portant la mise en culture des terres abandonnées et l'organisation du travail agricole pendant la guerre.

En vertu de cette loi, le maire de chaque commune possédant des terres abandonnées, aura le droit de réquisitionner ces terres et de les faire exploiter par un comité communal d'action agricole, au cas où leurs propriétaires seraient dans l'impossibilité de les cultiver eux-mêmes, ou auraient renoncé à leur culture.

(1) Voir les nos 2601-2772 et in-8^o, n° 601, etc 11^e légis. — de la Chambre des députés.

(1) Voir le n° 239, Sénat, année 1916,

Il aura en outre le droit, pour l'exécution des travaux à effectuer jusques et y compris le battage des récoltes faites, de réquisitionner les machines et les instruments agricoles, les locaux, la traction animale et mécanique.

Ce sont des arrêtés préfectoraux qui détermineront les formes et les limites dans lesquelles les municipalités pourront opérer ces réquisitions.

Les dépenses à engager pour l'exécution des travaux de toutes sortes à exécuter, seront assurées par les communes qui pourront, sur leurs demandes, recevoir des fonds sur la dotation générale du crédit agricole, et par l'intermédiaire des caisses régionales. Dans ce but, elles souscriront des effets qui devront être remboursés dans le délai de six mois après les récoltes.

Si les opérations de culture, d'ensemencement et de récolte des terrains abandonnés donnent des bénéfices, une partie de ces bénéfices ira aux propriétaires de ces terrains dans une proportion variable suivant le cas.

Si, au contraire, ces mêmes opérations laissent des déficits, les deux dixièmes en seront supportés par les communes qui auront dirigé les opérations de culture et autres.

Telle est l'économie de la loi du 6 octobre 1916, et tels sont les droits que cette loi donne, et les obligations qu'elle impose aux maires qui ont pris la résolution de l'appliquer en vue de réaliser le bien qu'on en attend.

Par la réflexion, on arrive vite à se convaincre que la pratique de ces obligations, comme de ces droits, sera si difficile, que la loi qui les formule restera lettre morte, si l'on n'y apporte des modifications de nature à la rendre acceptable par les maires qui doivent les mettre en valeur, et par le monde agricole qui doit profiter de ses bienfaits.

Pour mettre en valeur de production une exploitation d'une telle importance, qu'il n'y en a pas une, de pareille au monde (plus d'un million de terres abandonnées), deux systèmes d'organisation peuvent être mis en pratique, mais avec des chances bien inégales de succès.

Ce bien c'est l'Etat qui prendra l'exploitation pour son compte et la gèrera à ses risques et périls; ou bien l'Etat la divisera en autant de lots qu'il y a de communes possédant des terrains abandonnés, et, moyennant quelque aide qu'il apportera à chacune, les chargera de cultiver ces terrains comme le ferait un fermier qui les aurait pris en location.

Ce système de charger les communes de la culture des terres abandonnées a l'inconvénient grave de toutes les petites entreprises, qu'elles soient industrielles, agricoles et même d'ordre purement commercial, inconvénient né de ce fait dont la constance s'élève à la hauteur d'un principe, c'est-à-dire d'une vérité démontrée, à savoir : que les frais à l'unité de production vont en diminuant au fur et à mesure que s'élève le chiffre des objets fabriqués, des denrées récoltées ou du commerce effectué, et que, par suite, les bénéfices de toute entreprise augmentent suivant une progression géométrique quand les frais diminuent suivant une progression arithmétique.

C'est ainsi, et grâce à cela, qu'on peut affirmer que la grande industrie, la grande agriculture, le grand commerce absorberont la petite industrie, la petite agriculture, le petit commerce, qu'il importe, dans l'intérêt suprême de la défense nationale, pour arrêter l'exode des habitants de nos campagnes vers les villes, que les pouvoirs publics s'ingénient à protéger les petits et moyens cultivateurs de notre pays, en ne demandant pas aux communes rurales de prendre à tâche, sous leur responsabilité, la culture des terres abandonnées, mais en est chargeant l'Etat.

Et d'ailleurs, comment le feraient-elles en s'en rapportant à la loi elle-même ?

Celle-ci veut que ce soit les maires qui agissent au nom de leurs communes, se chargeant de la réquisition des terres abandonnées, des machines et des chevaux devant produire la force motrice exigée pour les travaux de toutes sortes à exécuter pour mener l'œuvre à bien.

Est-ce possible, et comment le feraient-ils avec succès ? Mais la réquisition entraîne inévitablement l'indemnité qui est due en toutes circonstances et dans tous les cas. Nul ne peut être privé, dit la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, de la moindre partie de sa propriété sans son consentement, si ce n'est lorsque la nécessité publique légalement constituée l'exige, et sous condition d'une juste et préalable indemnité.

Et une fois la réquisition faite, et l'indemnité fixée, il faudra payer celle-ci. Comment la commune le ferait-elle puisqu'elle n'a prévu aucune dépense de ce fait ? Et comment le maire pourrait-il s'engager pour elle sans compromettre ses propres intérêts ? La même observation s'applique au paiement de la main-d'œuvre, à la location des attelages et des machines de traction. Ici, comme là, comment pourrait-elle payer ces dépenses ?

Je sais bien que l'autorité supérieure a indiqué aux maires qu'ils pourront s'adresser au crédit agricole et industriel, aux présidents des caisses régionales. Mais qu'elles garanties offrent-ils aux prêteurs ? J'ai la conviction que les demandes d'emprunt ne seront pas prises souvent en considération, étant donné qu'une dépense ne peut être soldée par une commune que quand son conseil municipal en a pris l'engagement et a indiqué le ressource pour la couvrir.

Mais j'ai le tort d'insister.

La loi du 6 octobre 1916 ne peut donner les résultats qu'on en attend, qu'autant qu'elle subira des modifications de nature à déplacer les initiatives et les responsabilités qu'elle impose aux maires, et en reportant les responsabilités et les initiatives sur l'Etat, seul en situation de les prendre avec succès.

C'est l'Etat, par son ministre de l'Agriculture, qui doit être l'exploitant des terres abandonnées. C'est à lui de réquisitionner ces terres, de constituer des comités d'action agricole et d'en déterminer les attributions.

Ces comités seront de trois sortes :

En haut, un comité placé à côté du ministre, composé de membres compétents qui l'aideront de leurs conseils pour les décisions à prendre. Y auront leurs places, les inspecteurs généraux de l'Agriculture, les directeurs des services agricoles et les membres particulièrement compétents de nos grandes sociétés d'Agriculture.

Puis dans chaque département, un autre comité d'action composé du préfet, président, délégué du ministre, des conseillers généraux, des conseillers d'arrondissement et de tous les hommes de bonne volonté, ayant conscience de la grande œuvre à accomplir, et entendant remplir dans nos communes rurales le rôle de missionnaires, je dirais volontiers d'apôtres, de cette œuvre essentiellement de défense suprême de la patrie.

Leur rôle serait de relever les courages, de développer les forces morales encore si grandes dans le monde agricole, en vue d'obtenir, des efforts et du travail de tous, les résultats que chacun désire.

Enfin, un troisième comité d'action agricole faisant exécuter tous les travaux de culture, d'ensemencement, de récolte, de battage, sous la direction du maire délégué, et comme le dit la loi du 6 octobre 1916, de délégués choisis par le conseil municipal.

Dans la pratique, trois situations s'offriront à l'attention du Gouvernement et du comité.

Les terres abandonnées seront dans la zone des armées ou en dehors de cette zone, et parmi ces dernières il y en aura qui appartiendront à la grande culture, et les autres à la petite et à la moyenne culture.

Sur les façons et les opérations de culture, pour mettre en valeur les terres abandonnées de la zone des armées, il n'y aura qu'à employer les soldats, pendant la période de repos, dont ils jouiront de temps à autre, et à les faire travailler à temps et à propos, sous la direction de praticiens qui ont fait leurs preuves, et partant sont à la hauteur de leur tâche. On pourra aussi, pour le labour, se servir des chevaux de l'armée, dont le nombre disponible sera le plus souvent plus que suffisant.

Il me revient qu'à Reims la municipalité a, sous l'impulsion d'un de ses chefs de service, fait cultiver pas mal de terres abandonnées et avec un plein succès, en ce sens qu'elle a réalisé des bénéfices.

Au sujet de la culture des terres abandonnées dans la zone d'arrière et constituant de grandes exploitations, je me fais l'idée que la tâche qui incombera aux personnes appelées à diriger cette culture et à la mener à bien, ne sera pas difficile. La raison en est que cette culture des terres abandonnées sera faite par des agriculteurs qui, de vieille date, exploitent ces terres soit en qualité de propriétaires, soit en qualité de fermiers et sont généralement passés maîtres dans leur profession.

Je suppose que s'ils ont, depuis plus ou moins longtemps, laissé les terrains de leur

domaine en friche, c'est qu'ils ne voulaient pas ou ne pouvaient faire les sacrifices d'argent pour acheter les tracteurs qui doivent remplacer la main-d'œuvre absente, et les chevaux nécessaires pour faire les labours et les charrois.

Or, l'Etat devant être, en vertu de la loi qui doit sortir de ma proposition, l'exploitant unique de toutes les terres abandonnées, aura le devoir d'acheter les tracteurs en question, et tout instrument utile pour mener son entreprise à bien.

Il va sans dire que c'est lui qui achètera aussi les engrais. Ce n'est qu'une avance de fonds qu'il fera, étant bien entendu qu'il rentrera dans ses déboursés, lors de la vente des denrées récoltées sur la ferme.

J'arrive à l'exploitation des terres abandonnées du domaine de la petite et de la moyenne culture, et partant, dans des conditions bien plus difficiles à réaliser que les autres.

Il s'agit ici des terres aux mains de la majorité des cultivateurs de notre pays, qu'il importe de protéger dans la plus large mesure possible, afin de les attacher plus que jamais, au sol qui les a vus naître, et partant, arrêter la dépopulation de nos campagnes, fleau redoutable s'il en fut.

Ici, se pose cette question : Que faut-il faire, quels sacrifices faut-il consentir pour mettre en valeur toutes les terres abandonnées, appartenant à nos paysans qui les détiennent soit comme propriétaires, soit comme fermiers ?

Pour préciser et ne rien laisser au domaine de l'imagination, je vais supposer qu'il existe dans tel village possédant deux à trois cents habitants, 100 hectares de terres abandonnées, qu'il faut sans délai ensemencher pour en obtenir de bonnes récoltes à la satisfaction de ceux qui les détiennent, soit comme propriétaires, soit comme fermiers.

Il est bien entendu que c'est le maire, assisté de son comité, qui est le directeur, ayant à cet effet une délégation du préfet et du ministre. Ce sera lui qui décidera quelle culture on fera sur ces terrains, en tenant compte de leur état de fertilité et de la nature de leur sol.

Tous les meilleurs terrains devront être ensemençés de blé au printemps, une autre portion, en orge et en avoine, et la troisième partie en pommes de terre. Une fois le partage en lots de ces terrains, et c'est l'affaire de quelques jours, viendra la plus importante, celle du personnel, puis celle des engrais, des instruments aratoires et des attelages, pour labourer les champs.

Je suis persuadé que, au sujet du personnel, ce qui manque surtout dans nos villages, c'est l'organisation du travail, où se pratique bien trop la devise du chacun pour soi, du chacun chez soi.

D'une petite enquête que j'ai faite, il résulte qu'il y a bon nombre de garçons de 15 à 18 ans, dont les pères sont allés aux armées; alors qu'ils n'avaient guère appris à travailler, puisqu'ils n'avaient que de 12 à 15 ans. Aujourd'hui ils sont en état de faire les travaux des champs, notamment les labours, mais il faut qu'ils soient dirigés et comme enrégimentés.

Et puis, il est bon nombre de nos cultivateurs qui, avec le personnel restreint dont ils disposent, feraient deux fois plus de travail qu'ils n'en font habituellement, mais à la condition de bien les rémunérer.

Les chevaux et les denrées pour faire la culture et les charrois ne manqueraient qu'exceptionnellement dans nos villages, si on les faisait travailler avec des vues d'ensemble, comme si tous appartenaient au même propriétaire.

Je le répète, c'est l'organisation des moyens à employer pour réaliser ces travaux, et la direction à instituer qui constitueront la tâche importante de l'œuvre à mener à bien.

C'est à ce sujet que l'Etat doit intervenir d'une façon prompt et décisive.

Pour la grande culture de la zone d'arrière, la main-d'œuvre, s'il en manque, pourra être constituée par les prisonniers choisis en raison de leurs aptitudes spéciales.

Pour la petite et la moyenne culture, la main-d'œuvre devra être fournie par les soldats des plus anciennes classes de l'armée territoriale; ces soldats, restés mobilisés, non seulement exécuteraient les travaux de culture et autres, mais surtout rempliraient le rôle de chefs de service dirigeant ces travaux, aussi bien ceux se rapportant aux terres

abandonnées que ceux restés aux mains des exploitants, propriétaires ou fermiers.

C'est une manière sûre, par la coordination des moyens de la main-d'œuvre, celle-ci fût-elle réduite aux femmes, aux jeunes gens, aux vieillards, d'arriver à la culture, dans chaque village, de toutes les terres en état de produire.

Quels pourront bien être les résultats de cette gigantesque entreprise faite par l'Etat, de la culture et de l'exploitation d'un million d'hectares de terrains abandonnés? Quels qu'ils soient, fût-elle onéreuse au delà de toute limite, qu'elle serait encore des plus favorables aux intérêts généraux de notre pays, et particulièrement à ceux de notre agriculture si éprouvée.

Raisonnons. Un million d'hectares implantés en blé, en orge, en avoine, en pommes de terre, à raison d'un rendement de 10 quintaux par hectare de céréales, et seulement de 60 quintaux de pommes de terre, donnent en valeur, un rendement de 300 à 400 fr. l'hectare, et un total de 300 à 400 millions de francs.

Que ces 3 à 400 millions soient absorbés par l'entreprise, ou ne le soient qu'en partie, c'est toujours 3 à 400 millions qui, au lieu d'aller à l'étranger, resteraient aux mains de nos cultivateurs et de leurs ouvriers, une partie y allant au titre d'indemnité de dépossession, et l'autre partie pour couvrir les frais de toutes sortes faits pour arriver à la production dont j'ai dit la nature.

C'est là un résultat heureux s'il en fût, et dont les conséquences se feraient vite sentir dans les milieux agricoles.

Déjà, il serait une démonstration en action des avantages de l'association, de la coopération, pour arriver à des productions rémunératrices, c'est-à-dire pour assurer un avenir de prospérité à notre grande industrie du sol et de l'étable.

Mais dès demain, il serait un encouragement pour nos paysans à rester attachés au sol qui a vu naître, alors que les conséquences de la guerre seront de nature à les décourager et à les inciter à chercher dans le commerce, dans l'industrie, un travail qui sera plus rémunérateur que celui auquel ils se sont livrés jusque là, sans compter la quiétude d'esprit qu'ils savent y trouver, et que ne peut guère leur donner leur profession.

Voyez-vous nos soldats laboureurs revenir du front et des tranchées après tant de périls courus, tant de préoccupations angoissantes, tant de souffrances endurées, rentrant dans leur foyer le lendemain de la victoire?

Il me semble entendre, ici leur femme, là, le père, la mère, le frère, les grands-parents, leur dire, après les premières effusions: « Amis, enfants, en pensant à vous, nous avons bien travaillé. Nos terres sont en bon état de culture. Nous allons faire ou nous avons fait de bonnes récoltes de blé, d'avoine, de pommes de terre, et grâce à la rémunération de nos peines qui nous a été accordée, nous avons quelque argent de poche avec lequel nous pourrions refaire vite notre cheptel et arriver à des temps meilleurs ».

Et nos soldats laboureurs, après s'être tant sacrifiés pour chasser les barbares envahisseurs de notre sol qu'ils ont souillé de leur présence et de leurs crimes, ils reprendront courage et s'attacheront plus que jamais à cette bonne terre de France, la valeur incomparable, la mère nourricière de tous, qui donne et donnera toujours ses faveurs, je veux dire les trésors inépuisables renfermés dans son sein, à quiconque lui donne sa confiance, et sait les lui demander à temps et à propos.

Puissent les pouvoirs publics se mettre à l'œuvre sans délais, mus par cette pensée qu'il y a, du côté de la production des denrées alimentaires, une grande tâche à accomplir, dans l'intérêt supérieur de la défense nationale, et celui de la première et la plus importante de nos branches de production, celle du sol et de l'étable.

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Les terrains abandonnés sur tout le territoire du pays, après avoir été préalablement réquisitionnés, seront cultivés, enseignés, leurs produits récoltés par l'Etat, sous sa direction et sa responsabilité.

Art. 2. — En vue de cette direction et de cette exploitation, il est institué des comités d'action agricole, définis comme suit :

1^o Un comité d'action agricole fonctionnant

au ministère de l'agriculture et constituant le conseil du ministre, composé des inspecteurs généraux de l'agriculture, des directeurs de ce ministère et des membres dont la compétence est bien connue de nos grandes associations d'agriculture, d'horticulture et de nos syndicats agricoles;

2^o Un comité d'action agricole dans chaque département, fonctionnant à la préfecture, à côté du préfet délégué du ministre. Il sera composé des sous-préfets, des membres du conseil général, des membres des conseils d'arrondissement, et de toutes les personnes mues par le sentiment du devoir patriotique, s'imposant la noble tâche de développer les forces morales, de stimuler tous les dévouements de nos populations rurales;

3^o Un comité d'action agricole dans chaque commune, choisi par le conseil municipal, avec le maire, qui aura la direction et la surveillance des travaux, sous l'autorité du préfet.

Art. 3. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles les crédits ouverts par les lois de finances seront employés : 1^o pour payer les chefs de culture et autres employés, pour rémunérer la main-d'œuvre, solder les acquisitions d'instruments, particulièrement des tracteurs mécaniques, pour couvrir les indemnités dues aux exploitants des terres, des chevaux et voitures réquisitionnés; 2^o pour régler l'indemnité à accorder aux propriétaires ou fermiers qui exploitaient les terres abandonnées, égale à la différence entre le prix de revient des denrées récoltées et leur prix de vente sur les marchés.

ANNEXE N° 485

(Session ord. — Séance du 30 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant prorogation des pouvoirs des membres des conseils départementaux de l'enseignement primaire, par M. Savary sénateur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, depuis le début de cette guerre, soutenue avec tant de courage, de résolution et de ferme confiance par nos armées aussi bien que par la nation tout entière, de nombreuses modifications ont dû forcément être apportées au fonctionnement de notre organisme social.

C'est ainsi que, dans un esprit de haute convenance, furent successivement ajournées les élections des assemblées législatives, des conseils généraux, des conseils municipaux, des tribunaux consulaires, des chambres de commerce, plus récemment, par une loi du 27 avril 1916, du conseil supérieur de l'instruction publique et des conseils académiques.

C'est pour les mêmes motifs que le projet dont vous êtes saisis a voulu étendre cette mesure aux conseils départementaux de l'enseignement primaire. La majorité de ses membres est élue, aux termes de la loi du 30 octobre 1888, soit par les institutrices et instituteurs du département, soit par le conseil général, les autres étant désignés par la loi elle-même ou par le ministre compétent.

Le Parlement a pensé à juste titre qu'aux différents collèges électoraux qu'il eût fallu convoquer, n'auraient pu se rendre ceux, en très grand nombre, qui accomplissent ailleurs, si vaillamment, le plus grand et le plus sacré des devoirs. Il a pensé surtout, qu'il convenait, à cette heure, d'éviter toutes les luttes, si atténuées qu'elles pussent être, qui seraient de nature à troubler l'union des cœurs et des volontés, nécessaire jusqu'au bout, à détourner de la lutte suprême, la seule que nous devions connaître, l'ardeur invincible de tous les Français et de toutes les Françaises, si dignes de leurs maris et de leurs frères.

Sous l'empire des mêmes sentiments, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi déjà voté par la Chambre des députés.

(1) Voir les nos 474, Sénat, année 1916, et 2570-2823 et in-8° n° 597. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

PROJET DE LOI

Article unique. — Les élections auxquelles, en exécution de la loi du 30 octobre 1886, il devrait être procédé pour renouveler ou compléter les conseils départementaux de l'enseignement primaire sont ajournés à une date qui sera fixée par décret après la cessation des hostilités.

Les membres des conseils départementaux actuellement en exercice conserveront leurs fonctions jusqu'à la désignation de leurs successeurs.

ANNEXE N° 486

(Session ord. — Séance du 30 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de résolution de MM. Eugène Lintilhac, Boudenoot, Maurice Faure et Régismanset, tendant à suspendre, pour les scrutins d'élection, jusqu'au renouvellement de la série B, l'application de l'article 58 du règlement du Sénat, par M. Murat, sénateur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, la loi du 24 décembre 1914 a disposé que, pendant la durée des hostilités, il ne serait pas pourvu au remplacement des sénateurs décédés, et le nombre des sièges vacants s'élève de ce fait, actuellement, au chiffre de 36.

Peut-on considérer ce chiffre, résultant de la loi précitée, comme ayant un caractère légal et tel que l'on puisse, d'après lui, établir la majorité absolue requise pour la validité des votes du Sénat?

Nous ne le pensons pas parce que, appelé à se modifier dans des délais inconnus, il n'a pas la fixité essentielle pour l'élaboration de toute législation, la constance, l'immuabilité nécessaires à opposer à des variations qui créeraient une diversité de jurisprudence inacceptable.

L'article 58 du règlement (2) détermine, d'une part, expressément, le chiffre de 151 comme étant celui de la majorité absolue, dont la présence est exigée pour la validité des votes.

D'autre part, dans les divers scrutins auxquels il a été procédé depuis l'ouverture des hostilités, c'est avec beaucoup de difficultés que cette majorité, dite quorum, a été atteinte.

À la reprise de ses travaux, en janvier 1917, le Sénat sera appelé à procéder à diverses élections; il pourrait être difficile, au début de l'année, d'obtenir la présence de 151 sénateurs, alors que, par suite des décès ci-dessus mentionnés et du fait de l'invasion ennemie, la haute Assemblée ne compte plus que 259 membres, desquels il faut encore déduire les collègues éloignés par leurs fonctions militaires.

Dans ces conditions de droit et de fait, il nous a semblé nécessaire de modifier l'application de l'article 58 du règlement pour les scrutins d'élection, en raison des nécessités du temps de guerre, et de soumettre à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique. — La majorité absolue de 151 membres du Sénat, visés à l'article 58 du règlement pour la validité des votes, sera réduite à 125 dans les scrutins d'élection, jusqu'à ce qu'il soit procédé à la nomination des sénateurs représentant les départements compris dans la série B, dont le renouvellement est prévu à l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1914.

(1) Voir le n° 481, Sénat, année 1916.

(2) Art. 58. — La présence de 151 membres du Sénat, majorité absolue du nombre légal, est nécessaire pour la validité des votes.

Le bureau constate le nombre des membres présents.

Si le bureau n'est pas unanime, il est procédé au scrutin public à la tribune.

Au cas d'impossibilité d'un vote par le défaut de présence de la majorité absolue du nombre légal des sénateurs, un second tour de scrutin sur le même ol. et est porté à l'ordre du jour de la séance suivante et, à ce second tour, le vote est valable, quel que soit le nombre des votants.

ANNEXE N° 487

(Session ord. — Séance du 30 décembre 1916.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances sur la proposition de loi de M. Perchof et plusieurs de ses collègues, ayant pour objet l'organisation du crédit aux sociétés coopératives de consommation, par M. Perchof, sénateur.

Messieurs, votre commission des finances a été saisie, pour avis, de la proposition de loi ayant pour objet l'organisation du crédit aux sociétés coopératives de consommation.

Le rapport rédigé par notre honorable collègue M. Henri Chéron, au nom de la commission spéciale chargée d'examiner cette proposition, contient un exposé très complet de la question. Il met en lumière le rôle économique et social des coopératives de consommation. Diminution des charges que la cherté de la vie fait peser si lourdement sur les budgets modestes, développement dans les milieux populaires de l'esprit d'épargne et du sens des responsabilités; action réformatrice sur les prix du commerce, tels sont notamment les avantages qu'il est permis d'attendre de la diffusion de cette forme de la mutualité.

C'est pourquoi la commission des finances ne pouvait que s'associer aux conclusions de la commission spéciale. Unanime à reconnaître l'intérêt qu'il y a à doter les coopératives de consommation d'un statut légal et à leur assurer l'appui des pouvoirs publics, elle a fait porter principalement son étude sur la nature et les modalités du concours financier prévu de la part de l'Etat.

Ce concours sera donné exclusivement sous la forme d'avances attribuées tant à l'aide des crédits budgétaires qui seraient ouverts à cet effet qu'au moyen des fonds de dotation des sociétés coopératives de consommation. Le fonds de dotation sera alimenté par une somme de 2 millions, à prélever sur l'avance de 20 millions mise gratuitement par la Banque de France à la disposition du Trésor, en vertu de la convention intervenue le 11 novembre 1911; il sera complété par les fonds de concours qui seraient versés en vue de la même affectation, par les recouvrements opérés sur les avances, et par les intérêts perçus sur ces mêmes avances.

Il convient de remarquer que les dispositions prises en faveur des coopératives de consommation n'entraîneront aucun engagement nouveau pour le Trésor. Sans doute, des crédits spéciaux pourront être ouverts, mais seulement par voie législative, et le Parlement restera maître de les accorder ou de les refuser. Quant à la dotation de 2 millions établie par la proposition de loi, elle sera prélevée sur un fonds déjà constitué en vue de pareilles utilisations. L'article 3 de la loi du 29 décembre 1911 dispose, en effet, que « les sommes versées par la Banque, par application de l'article premier de la convention du 11 novembre 1911 seront réservées et portées à un compte spécial du Trésor, jusqu'à ce que des dispositions législatives aient établi les conditions dans lesquelles elles seront affectées à des œuvres de crédit. »

Quant à l'attribution des avances aux sociétés emprunteuses, elle se fera dans des conditions qui offrent toutes garanties. Ces avances ne pourront être consenties que jusqu'à concurrence de la moitié de l'actif net dont justifiera la société emprunteuse.

D'autre part, une commission offrant par sa composition beaucoup d'analogie avec celles qui ont été instituées pour la répartition des avances aux sociétés de crédit agricole et aux associations coopératives de production sera appelée à donner son avis sur toute demande d'avance.

Les avances elles-mêmes seront consenties, soit directement par le Trésor, soit par l'intermédiaire d'unions de coopératives de consommation agréées pour ce service par le ministre compétent et agissant sous le contrôle de l'Etat.

Il apparaît donc que les dispositions du texte soumis à vos délibérations sauvegardent suffisamment les intérêts du Trésor. Pour cette raison et étant donné les avantages d'ordre économique et social qu'il y a à favoriser le développement de la coopération sous toutes

ses formes, la commission des finances est unanime à vous recommander l'adoption de la proposition de loi tendant à organiser le crédit aux sociétés coopératives de consommation.

ANNEXE N° 438

(Session ord. — Séance du 30 décembre 1916.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés portant ratification du décret du 7 août 1916 prohibant la sortie, ainsi que la réexportation en suite d'entrepôt, de dépôt, de transit et de transbordement, des tabacs de toute espèce, présenté au nom de M. Raymond Poincaré, Président de la République française, par M. Aristide Briand, président du conseil, ministre des affaires étrangères, par M. A. Ribot, ministre des finances et par M. Clémentel, ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes (1). — (Renvoyé à la commission des douanes.)

ANNEXE N° 339

(Session ord. — Séance du 14 septembre 1916.)

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE fait au nom de la commission de l'outillage national chargée d'examiner la proposition de loi de M. Audiffred, relative à l'achèvement des ports et des voies navigables, par M. Audiffred, sénateur (2).

Messieurs, le Parlement français ne saurait rester indifférent à la question des grands travaux publics, à une époque où, sur tous les points du globe, on s'attache à mettre en valeur des régions à peine explorées et à compléter et perfectionner l'outillage des Etats déjà dotés de nombreux moyens de transport.

Notre pays a pris part à ce grand mouvement de transformation, mais, paraissant obéir à une loi de sa nature, il a procédé par à-coup, se lançant énergiquement, à certaines époques, dans de grandes entreprises, puis les ralentissant brusquement ensuite, au lieu de suivre une marche méthodique et ininterrompue.

De semblables errements sont fâcheux. Il conviendrait de les abandonner une fois pour toutes. Car il n'y a jamais de progrès définitif, et les améliorations réalisées en appellent toujours d'autres. Les programmes les plus vastes que l'on peut concevoir semblent bien insuffisants lorsqu'ils sont réalisés.

Un grand Etat comme la France doit donc posséder une organisation qui lui permette de faire face à toutes les nécessités d'un développement économique continu, sans que jamais l'exécution projetée subisse aucune interruption, par le fait de circonstances imprévues. En procédant ainsi on assurera, d'une manière certaine, l'essor régulier de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

Il n'est pas une grande entreprise privée, agricole ou industrielle, qui puisse procurer une rémunération suffisante au travail, au capital, amortir les frais généraux, et mettre à la disposition du public des produits toujours plus abondants et meilleurs, si elle ne perfectionne pas constamment son outillage. Et l'Etat, qui a la mission de fournir l'outillage général, à toutes les entreprises privées où se déploie l'activité de tous les habitants du pays, pourrait, à de longs intervalles, interrompre la tâche qui lui incombe, au risque d'entraver et souvent de compromettre tout ce labeur, tous ces efforts intelligents, accomplis sur tous les points du territoire, mettant ainsi la France en état d'infériorité vis-à-vis des autres nations!

Cela est évidemment inadmissible. L'organisation rationnelle d'un système de travaux publics, capable de produire des résultats permanents, s'impose donc impérieusement et, sous aucun prétexte, on ne saurait éluder l'étude des moyens de créer définitivement un organisme financier à l'abri de toutes les

(1) Voir les nos 2465-2679, et in-8° n° 584. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

(2) Voir les nos 107, Sénat, année 1909, et 388, année 1914.

crises, de toutes les perturbations qu'entraîne forcément, à de certaines époques, ou le fléchissement des recettes du Trésor, ou l'augmentation de dépenses jugées indispensables, comme en ce moment l'accroissement des charges résultant du renforcement de la défense nationale et du développement des institutions sociales.

L'équilibre du budget doit encore moins être assuré, comme cela a eu lieu déjà, par des réductions opérées sur ces crédits d'où dépend la réalisation d'entreprises aussi intimement liées à la vie industrielle du pays.

Pour faire ressortir l'utilité des grands travaux, il suffirait de rappeler qu'avant l'exécution du programme qui porte si justement le nom de M. de Freycinet, en 1880, les chemins de fer transportaient annuellement 12 milliards de tonnes de marchandises sur une distance ramenée à 1 kilomètre; les canaux transportaient annuellement 1,500,000,000 de tonnes.

En l'année 1913 les chemins de fer ont transporté 24,878,000,000 de tonnes, sur une distance de 1 kilomètre; les canaux et rivières ont transporté 5,850,000,000 de tonnes sur un parcours de 1 kilomètre.

Par le fait de l'accroissement du réseau ferré et du réseau des voies navigables, les consommateurs français bénéficient donc d'une quantité de marchandises plus que double de celle dont ils avaient le profit trente ans auparavant.

Il ressort des chiffres précédents que, dans cette période, le tonnage a quadruplé sur les voies navigables, tandis qu'il doublait seulement sur les chemins de fer. Et cependant les dépenses de création et d'amélioration ont été proportionnellement moindres sur les voies navigables que sur les chemins de fer.

L'outillage national comprend :

1° Les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux qui ont une longueur totale de 6.0.000 kilomètres;

2° Les chemins de fer d'intérêt général dont la longueur est de 40,786 kilomètres;

Les chemins de fer d'intérêt local 13,030 kilomètres;

3° Un grand nombre de ports dont les plus importants sont : Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, Rouen, Dunquerque, Bayonne, la Rochelle-Paice, Cette, Caen, Boulogne, Calais, Dieppe, Brest, Cherbourg;

4° Les rivières canalisées d'une longueur de 6,990 kilomètres dont 2,106 kilomètres au gabarit normal (longueur des écluses, 38 m. 50; mouillage, 2 mètres);

Les canaux d'une longueur de 4,969 kilomètres, dont 2,27 au gabarit normal;

5° Les voies de raccordement des chemins de fer aux voies navigables.

Ces travaux, exécutés en l'espace d'un siècle, qui ont tant contribué au développement de la richesse publique, ont coûté plus de 30 milliards.

Par ce qui a été fait en un temps relativement court, on peut juger de ce que le pays est capable d'entreprendre.

Nous n'avons pas à nous occuper ici des routes et chemins. Nous nous bornons, en ce qui les concerne, à constater que, depuis quelques années, par suite de l'accroissement de la circulation, surtout de la circulation des automobiles, leur entretien sur bien des points est devenu insuffisant. Il faudra se résoudre à les doter de crédits plus importants, tout en étudiant les moyens de les entretenir avec des matériaux plus résistants, à l'aide d'un outillage mécanique approprié, qui permettra d'augmenter le rendement de la main-d'œuvre, et suivant des méthodes de travail plus perfectionnées.

Ainsi, pour l'outillage, l'emploi relativement récent du rouleau compresseur constitue un grand progrès, mais, à côté de celui-là, combien d'autres seraient possibles et promptement réalisés si l'on faisait appel aux techniciens pour créer un outillage nécessaire.

Le développement des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local est normal. Chaque année, on apporte des perfectionnements nouveaux aux lignes des grands réseaux; on agrandit les gares, les installations diverses, on prolonge les lignes existantes, et les départements, aidés par les subventions de l'Etat, construisent de nouvelles voies. Cette œuvre se poursuit régulièrement, grâce à un système financier qui permet d'acquitter les dépenses considérables faites chaque année, avec des annuités remboursables ou à l'aide de recettes assurées par la garantie d'intérêt. C'est ainsi que l'on consacre annuellement plus de 300 millions à l'ex-

(4) Voir les nos 168, 440, Sénat, année 1916.

tension des voies ferrées, en inscrivant seulement aux divers budgets les sommes nécessaires au paiement des intérêts des sommes dépensées, et à leur amortissement en un très grand nombre d'années.

Grâce au système de l'annuité de remboursement ou à celui de la garantie d'intérêt, pratiqués l'un et l'autre suivant les circonstances, la génération présente qui engage les dépenses, et exécute ces travaux qui seront indéfiniment profitables aux générations futures, ne paye qu'une partie des sommes considérables ainsi consacrées aux voies ferrées. Et cette part minime est encore réduite par les profits, directs comme le partage des bénéfices, les impôts perçus, ou indirects comme l'accroissement de la richesse publique, qu'à même, nécessairement avec elle, la création de moyens de transports plus puissants, plus rapides, plus économiques.

Ports et voies navigables.

Un système financier tout différent est suivi pour les ports et la navigation intérieure, c'est à dire les canaux et rivières canalisées, et c'est là, il ne faut pas se le dissimuler, la véritable cause de l'infériorité de nos grands ports et de nos voies navigables intérieures.

Cette infériorité ne saurait subsister sans compromettre la production nationale.

Pour cette partie si importante de l'outillage national, la génération qui effectue la dépense la paye en totalité. Aussi ajourne-t-on les travaux les plus nécessaires et exécute-t-on, avec une lenteur absolument préjudiciable, ceux que l'on entreprend. Et cependant personne ne conteste plus les grands services que rendent les voies navigables, qu'atteste, d'une manière irréfutable, le développement de leur tonnage. On a pu, immédiatement après l'invention des chemins de fer, sous l'influence de la prodigieuse transformation qu'ils avaient opérée, croire qu'ils suffiraient à effectuer tous les transports. Cette erreur n'est plus accréditée nulle part. Et les pays comme l'Angleterre et les Etats-Unis, qui s'étaient montrés les plus exclusifs à cet égard, sont ceux qui aujourd'hui proclament avec le plus d'énergie l'utilité des voies navigables. Partout on se rend bien compte que le transport des matières pondéreuses, que l'agriculture et l'industrie transforment et dont elles réclament des quantités de plus en plus considérables, ne peut être effectué à bon marché que par la voie d'eau, surtout lorsqu'elle sera mieux aménagée et lorsqu'on aura substitué au mode de traction actuel, si rudimentaire, un mode de traction mécanique perfectionné, bien ordonné, avec une réglementation intelligente de la circulation.

La construction des voies navigables s'imposerait, alors même qu'il s'agirait seulement de favoriser le transport des marchandises pondéreuses, circulant dans l'intérieur du pays, pour les besoins de nos industries. Mais nous ne saurions oublier que la France, par sa position privilégiée sur trois mers, avec ses grandes vallées, est appelée à opérer le transport des marchandises venant de l'Extrême-Orient et des Amériques à destination de l'Europe centrale ou faisant le trajet inverse, aux meilleures conditions de célérité et de bon marché. Ce trafic international lui est naturellement dévolu par sa situation géographique. En établissant des routes d'eau plus courtes, elle aura cette bonne fortune de servir aussi bien les intérêts des nations voisines que les siens.

Cette œuvre de l'agrandissement des ports et de la construction des voies navigables doit, en outre, contribuer puissamment au relèvement de notre marine marchande qui est tombée au cinquième rang, après avoir occupé le second.

L'abaissement de notre marine marchande ne doit pas persister pour deux raisons : le développement de notre empire colonial et l'extension de notre commerce d'exportation.

La France, qui est une très grande puissance coloniale, puisqu'elle possède, sous les latitudes les plus diverses, des colonies dont la superficie est cinquante fois plus grande que la sienne, ne peut mettre en valeur cet immense domaine sans une marine puissante qui la maintienne en relations constantes avec toutes ses parties.

Elle ne peut conserver son commerce extérieur ni l'étendre, si elle n'a pas, pour transporter à l'étranger les produits de ses usines, des navires à elle, portant le pavillon français. S'en remettre aux navires de ses concurrents directs pour effectuer ses transports et croire

que le placement de ses produits à l'étranger pourra se maintenir et se développer, si la marchandise n'est pas conduite par des navires et des matelots français, ce serait la plus étrange des illusions.

Nous n'avons pas à examiner ici, sous toutes ses faces, le problème si vaste et si complexe du relèvement de notre marine marchande, qui a fait l'objet d'études consciencieuses et très remarquables. Mais nous devons dire que l'un des moyens de relever la marine marchande, de l'alimenter, c'est de lui fournir le fret lourd. Et ce fret lourd qui peut bien lui être apporté en partie par les chemins de fer, doit lui être procuré surtout par des voies navigables desservant toutes nos grandes vallées et les mettant en communication les unes avec les autres.

Lorsqu'on jette les yeux sur une carte de France, on s'aperçoit bien vite que toutes les voies navigables, à de rares exceptions près, sont situées dans le Nord et dans l'Est. Le reste de la France, c'est-à-dire les trois quarts de notre territoire, en est à peu près dépourvu. De semblables lacunes sont d'autant moins compréhensibles que la configuration de notre sol se prête admirablement à leur établissement, et que la situation de notre pays, sur trois mers, à l'entrée de l'Europe, devrait lui assurer des transports que d'autres, placés dans des conditions beaucoup moins favorables, s'appliquent à lui enlever.

Les marchandises de l'Extrême-Orient par le canal de Suez, celles de l'Orient, qui devraient les unes et les autres débarquer à Marseille et, par la vallée du Rhône, être distribuées dans l'intérieur de notre pays et dans l'Europe centrale, délaissent, en trop grande quantité, notre grand port méditerranéen, franchissent le pas difficile du détroit de Gibraltar, contournent l'Espagne, le Portugal, la France et, après avoir suivi la Manche, mer brumeuse défavorable à la navigation, vont en très grand nombre à Anvers, à Hambourg, à Brême d'où elles sont réparties dans l'intérieur des terres, par des fleuves aménagés ou des canaux créés. Les blés d'Odesa et les marbres de Carare, à destination de France, suivent cette voie maritime, et c'est après avoir été déchargés au Havre qu'ils arrivent dans des villes comme Dijon.

On a dit depuis longtemps que Bâle est la plaque tournante des chemins de fer de l'Europe. La Suisse aspire encore à devenir le point de jonction des voies navigables de l'Europe et sa position géographique légitime cette ambition. Elle est sollicitée de porter exclusivement ses regards sur le Rhin et les canaux et fleuves canalisés de l'intérieur de l'Allemagne; on lui représente les avantages des grands aménagements réalisés par cette navigation, ainsi que dans le port intérieur de Mannheim, situé à 380 kilomètres de la mer, à Hambourg, etc. Les amis que nous avons dans ce pays signalent, avec raison, les facilités qu'offrirait à la navigation la vallée du Rhône, avec un port intérieur comme celui de Lyon qui est à créer, à 250 kilomètres de la mer, avec Marseille.

Réduite à ces deux termes « Rhin » ou « Rhône », la question devrait être résolue au profit de la France. Mais notre admirable pays offrira de bien autres avantages, le jour où une grande artère passant par les lacs de Neuchâtel et de Genève pénétrera en France pour se souder à tout notre réseau de voies navigables existant et au réseau plus considérable qui est à créer.

Ce n'est pas seulement une voie unique aussi belle que celle du Rhin que rencontrera la navigation de la Confédération helvétique et des pays qui la touchent, c'est tout un ensemble de canaux traversant toutes les parties de la France et aboutissant aux ports de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, les ports les plus sûrs et les plus rapprochés de l'Angleterre, des Amériques du Nord et du Sud, de l'Orient et de l'Extrême-Orient.

Ce réseau établi ou à créer comprend :

Les canaux de l'Est avec le futur canal du Nord-Est aboutissant à Dunkerque;

La voie de la Seine avec Paris, Rouen et le Havre;

La voie navigable de la vallée du Rhône (canal ou fleuve canalisé dans certaines parties);

La voie de la Loire avec Orléans, Tours et Nantes;

La voie du Sud-Ouest, de Montluçon à Bordeaux.

La nature a comblé notre pays de ses dons.

Elle lui a donné un climat infiniment varié et très doux, un sol d'une extrême richesse, des fleuves et des vallées qui se prêtent à toutes les créations pour les transports. La France a été, dès les temps préhistoriques, à cause de ces avantages, la terre la plus habitée, et c'est pour cela que s'effectuent de préférence chez elles les fouilles archéologiques poursuivies par les savants de tous les peuples pour découvrir l'histoire des commencements de l'humanité, de ses arts, de son industrie. C'est aussi à cause de ces avantages que sa possession a été tant convoitée par les Barbares du quatrième siècle et par leurs successeurs austro-allemands du vingtième siècle.

Cette terre, nous devons tout mettre en œuvre pour la rendre plus belle, plus hospitalière aux civilisés et surtout plus productive.

Nous n'avons pas toujours rempli notre devoir à son égard. Il est temps de nous souvenir de ce que nous lui devons et de réparer nos négligences.

Reprenons, en la développant sommairement, l'énumération ci-dessus.

Le Rhône, un des fleuves les plus admirables sa vallée incomparable, sont abandonnés à eux-mêmes. Après des années de discussions, on a enfin décidé la construction du canal de Marseille à Arles, sur 75 kilomètres de longueur, qui sera bientôt achevé; Marseille disposera d'immenses terrains industriels et l'étang de Berre abritera des flottilles commerciales nombreuses, mais ce tronçon, qui aura coûté 90 millions, est bien peu de chose. D'Arles à Lyon la distance est de 200 kilomètres et, sur la moitié de ce parcours, le Rhône, semé de rapides, est un vrai torrent. De Lyon au lac de Genève, la distance est de 100 kilomètres, et là le fleuve reste impraticable. La voie à créer s'étend donc sur 350 kilomètres. La Suisse, qui veut devenir avec le lac Léman, avec le lac de Neuchâtel, le nœud des voies navigables de l'Europe centrale, demande à se rattacher à la mer. Elle le peut par le Rhône et par le Rhin. Du côté du Rhône, on n'a encore tenu compte d'aucun de ses appels si souvent formulés, et, sur le Rhin, on ne néglige rien pour la relier aux mers du Nord.

Lyon devrait être un grand port intérieur, le plus grand de l'Europe, supérieur à Mannheim. Il est éloigné de la Méditerranée de 250 kilomètres seulement; Mannheim est à 300 kilomètres de la mer du Nord. Les Allemands ont accompli des travaux énormes pour relier Mannheim à la mer et lui donner le plus puissant outillage; dix-huit voies ferrées de raccordement sillonnent ses quais. Au nord de Lyon, Chalon, sur la Saône, doit également prendre une grande importance.

Chez nous, des études d'ensemble ont été poussées très loin, des projets partiels ont été préparés, les ingénieurs les plus compétents ont pris part à leur élaboration, les chambres de commerce les ont étudiés au point de vue industriel, agricole et commercial. On pourrait utiliser les eaux du Rhône pour les irrigations, créer des forces motrices considérables, transportables par l'électricité, la navigation serait facilement dotée des plus puissants moyens connus. Cet ensemble d'utilisation diminuerait les charges de la navigation, faciliterait son établissement en créant des richesses considérables.

Mais on ne décide rien, on n'entreprend rien.

La navigation actuelle sur le Rhône, rendue un peu moins difficile depuis que les ingénieurs ont su donner à son cours une certaine profondeur et une certaine régularité, transporte, grâce à des remorqueurs puissants dont la dépense est coûteuse, environ 3 000 tonnes par an. Le chemin de fer, lui, transporte 6 millions de tonnes, grâce à un service de trains ininterrompu.

Si la vallée du Rhône était dotée d'une voie navigable pouvant recevoir des bateaux de 600 tonnes et plus, avec une circulation aussi facile à la remonte qu'à la descente, le trafic par eau dépasserait vite 2 millions de tonnes et le tonnage du chemin de fer s'élèverait dans la même proportion. L'utilisation de la vallée du Rhône et du fleuve qui la parcourt de Marseille à Lyon, puis de Lyon à Genève, donnerait ces résultats, que l'expérience confirme partout.

Mais si la vallée du Rhône, par l'importance du trafic qu'elle doit recevoir, est particulièrement indiquée pour l'exécution de grands travaux, les autres régions de la France ne sauraient être négligées. Si importante que soit cette vallée avec son grand port terminus de

Marseille, cette région ne doit pas seule attirer l'attention des pouvoirs publics. Toutes les autres méritent également leur sollicitude, si l'on veut, comme cela est devenu indispensable pour réparer nos pertes et couvrir nos dépenses de guerre, développer les richesses latentes du pays.

Ainsi la région du Sud-Ouest, qui a été dotée une des premières d'un canal mettant en communication deux mers, l'Océan Atlantique et la Méditerranée, reliant Bordeaux et Cette en passant par Toulouse, n'a pas vu un changement se produire depuis la construction de cette œuvre qui fait tant d'honneur à nos devanciers. Le nom de Riquet est célèbre dans le monde entier et la voie navigable qu'il a établie n'a reçu, en réalité, aucune amélioration sérieuse depuis son achèvement qui remonte à 1631. Le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi ne sont pas en état de transporter des péniches de 300 tonnes; ils n'ont ni la largeur ni la profondeur nécessaires et leurs écluses ne laissent passer, comme au temps de Louis XIV, que des bateaux à dimensions réduites. Cette riche contrée n'a pas davantage été dotée des canaux secondaires qui devaient être les affluents de cette ligne principale.

Le port de Bordeaux, qui communique avec la partie méridionale de la France, par cette voie navigable si imparfaite, est séparé du centre et du nord de la France, c'est-à-dire de plus des quatre cinquièmes de notre territoire, par une véritable muraille de Chine. Il est sans communication avec l'ensemble du réseau français des voies navigables, auquel il devrait être rattaché par Montluçon, comme n'ont cessé de le demander les représentants du Sud-Ouest.

La voie navigable de Nantes à Briare (Loire canalisée dans la partie la plus occidentale, canal dans l'autre) est à construire. Son prolongement de Briare à Bâle servirait également à assurer la communication de la Seine avec le Rhin et du Rhin avec le Rhin.

L'utilité d'une telle voie réclamée depuis si longtemps et qui a même été comprise, par un décret de 1879, dans le programme élaboré par M. de Freycinet, ne saurait être discutée.

La ligne directe pour les marchandises des Etats-Unis à destination de l'Europe centrale, c'est la voie navigable de Nantes à Bâle et non pas le Rhin. Le projet du canal de Panama aujourd'hui réalisé rend sa construction plus nécessaire.

Notre grand port de l'Océan Atlantique est, de tous les ports de l'Europe, le plus rapproché de cette partie de l'Amérique par où transiteront tant de navires; s'il s'appuyait sur une voie navigable latérale à la Loire, jusqu'à Briare, prolongée jusqu'au Rhin supérieur à travers la Suisse, toutes les marchandises à destination de l'Europe centrale passeraient nécessairement par notre territoire, sur un parcours de près de 1,000 kilomètres. Elles réaliseraient ainsi sur Anvers et Rotterdam une abréviation de parcours notable, et elles éviteraient, en outre, des mers brumeuses et difficiles comme la Manche et la mer du Nord; il en résulterait une économie sensible sur le prix de transport, grâce à la réduction du parcours par mer, et du prix élevé des assurances imposé aux navires, à raison de leur passage dans ces mers. Notre pays trouverait grand profit à ces transports intérieurs, tout en procurant à tous les destinataires de ces marchandises des réductions de prix très avantageuses.

Allons-nous encore, pour cette partie importante de notre territoire, rester inactifs et indifférents? Le canal latéral à la Loire aurait, en outre, l'avantage considérable de mettre Paris en communication, par voie d'eau, avec nos côtes de l'Ouest et de relier Nantes-Brest par voie navigable au bassin houiller et métallurgique de la Loire, ce qui serait aussi du plus haut intérêt pour la défense nationale.

Actuellement, nulle communication par eau n'existe entre les départements métallurgiques et houillers du centre et nos côtes de l'Océan Atlantique, si bien que lorsqu'on a voulu livrer de Saint-Chamond (Loire) à Brest, les tourelles du *Charlemagne*, au lieu de les expédier par la voie la plus courte, d'une longueur de 600 kilomètres environ, on a dû leur faire descendre le Rhône, les embarquer à Marseille et leur faire prendre la route de Gibraltar. Elles ont ainsi effectué un trajet de plusieurs milliers de kilomètres, car le canal de Rhône et Loire n'est pas construit, et le canal de Roanne à Briare n'est pas prolongé de Briare à Nantes.

Le canal de Brest à Nantes sur une longueur de 330 kilomètres, qui trouvera un trafic supplé-

mentaire dans les minerais de fer découverts en Vendée, est dans l'état où il était lorsqu'il a été construit. L'abandon dans lequel il a été laissé est bien caractérisé par ce fait que l'écluse de Redon, dont la réfection est demandée depuis plus de quarante ans, qui permettrait, si elle était améliorée, d'éviter les arrêts dans la marche des bateaux, qui durent jusqu'à cinq jours entiers, cette écluse, qui supprimerait en outre les envasements de la Vilaine nuisibles à la navigation de cette rivière, attend encore sa réfection. Imagine-t-on les trains de marchandises de Brest à Paris stationnant à Rennes tantôt une demi-journée, tantôt trois, quatre et cinq jours, parce que les chemins de fer de l'Ouest négligeraient d'opérer une rectification de la voie sur un point du parcours? Cette situation lamentable existe cependant pour cette voie navigable. Une dépense de 1,200,000 francs était nécessaire, le ministère des travaux publics a lésiné, marchandé; il a offert aux conseils généraux, aux chambres de commerce, aux villes principales de la région une allocation de 400,000 fr.; ces assemblées ont dû fournir le surplus. Toutes, dans un assez grand rayon, ont été sollicitées d'apporter un concours pécuniaire excessif, hors de proportion avec leurs ressources, avec l'intérêt local; il leur a fallu réunir 800,000 francs. Grâce à ces exigences le travail a été retardé, une voie de transport d'intérêt général, dont la construction représente une dépense initiale de plus de 60 millions, a été mise dans l'impossibilité de procurer à la production nationale les services que celle-ci pouvait en attendre. Cela paraît être un système. Il est vrai que satisfaction a été donnée aux théoriciens attardés qui prétendent que les voies ferrées doivent suffire à tout.

Le ministre des travaux publics aurait dû se préoccuper des observations judicieuses que présentait, en 1838, dans son livre : *Les intérêts matériels en France*, Michel Chevalier, ingénieur et économiste dont on ne conteste pas la valeur. Il disait :

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

Michel Chevalier avait prévu le cas de Redon et de tant d'autres localités traitées d'une manière si désavantageuse.

Le canal du Nord-Est destiné à relier le bassin minier de Longwy et de Briey à Dunkerque en amenant à ce grand port du Nord les marchandises actuellement détournées par les ports étrangers, n'est pas commencé. Le tonnage dont il disposerait serait considérable, personne ne le conteste, mais l'exécution en est toujours retardée.

Diverses voies de raccordement intérieures comme le canal de jonction du Rhône à la Loire qui, indépendamment d'autres avantages, abrégerait de 100 kilomètres le parcours entre le Havre et Marseille, la création d'une section de Moulins à Sancoins, d'une autre de Noyers à Tours, l'approfondissement et l'élargissement des canaux du Berry, ne peuvent plus longtemps, laisser indifférents les pouvoirs publics.

D'autres projets intéressants s'étudient, par exemple : le canal latéral à l'Allier. Les conseils généraux du Puy-de-Dôme et de l'Allier viennent de voter 30,000 fr. pour l'étude d'un avant-projet, les villes de Clermont et de Moulins 20,000 fr. On n'arrêtera pas ce mouvement qu'il importe au contraire de seconder, si l'on veut mettre en valeur les ressources si variées de notre pays.

Agrandissement des ports.

Les progrès de l'architecture navale sont tels qu'il faut prévoir dans la construction des ports, pour un avenir très prochain, des dimensions que l'on n'aurait jamais pu soupçonner dans le passé. Tous les calculs faits pour les dernières années ont été dépassés.

On en peut juger par les chiffres suivants indiquant la longueur des plus grands navires, depuis l'introduction de la navigation transatlantique à vapeur :

Great Western, 65 mètres; *America*, 76 m. 50;

Arabia, 87 mètres; *Persia*, 111 m. 50; *Oceania*, 128 mètres; *Umbria*, 152 mètres; *Champagne* 150 mètres; *Provence*, 183 m. 50; *Kaiser Wilhelm der Grosse*, 191 mètres; *Oceanic*, 209 mètres; *Lusitania*, 232 mètres.

Il importe de prévoir des dimensions de 300 mètres pour les bateaux effectuant les voyages rapides, et un tirant d'eau dépassant 10 mètres.

Notre consul général à New-York m'écrivait :

« La compagnie transatlantique assure qu'en dépit de son désir de mieux faire elle doit s'arrêter dans sa lutte pour les plus grands bateaux. En effet, la *Savoie*, la *Lorraine* et la *Provence* ont déjà quelque peine à manœuvrer dans le port du Havre qui serait trop exigü pour recevoir les Léviathans allemands qui font escale à Cherbourg. A moins donc que les pouvoirs publics se décident à améliorer le port du Havre, ou que notre compagnie se résigne à changer son port d'attache, force sera, pour elle, de s'arrêter à la *Provence* dans la lutte pour les grandes dimensions. C'est surtout ce dernier point qui a son importance capitale. »

Depuis cette lettre qui m'a été transmise en 1907 par M. le ministre des affaires étrangères, le Parlement a voté un projet de 85 millions pour le Havre et de 32 millions pour Marseille. Mais l'exécution de ces projets ne suffira pas pour mettre nos ports en état de suivre les progrès de l'architecture navale.

Nous verrons dans une note de notre consul général à Anvers que, depuis une trentaine d'années, les dépenses consacrées au port de cette ville ont atteint 200 millions. A New-York, en dehors des dépenses de l'Etat, la municipalité affecte chaque année, aux travaux du port, 57 millions, et notre consul général ajoute : « Mais ce sont les entreprises privées qui ont à construire elles-mêmes leurs jetées, à y placer des grues, voies ferrées, en un mot tout le matériel nécessaire à leurs opérations. Il est bien difficile d'évaluer les sommes considérables qui ont été ainsi dépensées par les compagnies de navigation. »

A Newcastle, on a dépensé, depuis 1870, 184 millions de francs.

A Hambourg, de 1880 à 1905, 350 millions de francs.

A Liverpool, de 1889 à 1902, 113 millions de francs.

A Brême, de 1885 à 1902, 104 millions de francs, et l'on prévoit dans ce port une nouvelle dépense de 133 millions.

Le développement des quais du Havre est d'environ 11 kilomètres, mais 5 seulement sont accessibles aux navires d'un tirant d'eau de 8 mètres.

Or, à Liverpool, les quais ont un développement de.....	56 kil.	•
A Londres, de.....	27	•
A Hambourg, de.....	20	500
A Anvers, quais actuels de.....	21	•
A Anvers, quais en projet de....	20	•
A Rotterdam, quais actuel de....	12	•
A Rotterdam, quais en projet de.....	•	•
A Bremerhaven, quais actuels de.....	12	•
A Bremerhaven, quais en projet de.....	30	•
A New-Yorck, quais actuels.....	70	•

Pour avoir une idée exacte des travaux qu'il est indispensable d'exécuter dans nos grands ports, Dunkerque, le Havre-Rouen, Saint-Nazaire-Nantes, Bordeaux, Marseille, il importe de se rendre compte des progrès incessants de l'architecture navale. Comme le fait judicieusement observer M. Georges Hersent, dans une conférence organisée par la ligue maritime française, durant des siècles aucun changement appréciable ne s'est produit. Les navires des Egyptiens, des Phéniciens, des Grecs, des Romains valaient à peu près ceux qui ont servi à la découverte des deux Amériques. De nouveaux mondes ont été reconnus, leur mise en valeur a commencé; les moyens de communication n'avaient pas sensiblement changé.

Les choses seraient restées ainsi longtemps encore, si l'utilisation de la vapeur n'était venue brusquement tout modifier. A partir de 1828, la transformation s'opère avec une rapidité qui tient du prodige.

Un des premiers bateaux à vapeur construit en Angleterre jaugeait 500 tonneaux et avait une machine de 200 chevaux.

	Tonneaux.
En 1838 le <i>Great-Western</i> avait.....	1.340
1845 le <i>Great-Britain</i>	2.984
1862 le <i>Scotia</i>	3.500
1877 le <i>Britannia</i>	5.000
1897 le <i>Kaiser-Wilhelm</i>	14.000
1902 le <i>Kaiser-Wilhelm-II</i>	30.000
1907 les deux grands navires de la compagnie <i>Conrard Mauritania</i> et <i>Lusitania</i>	31.900

La *Provence* avec ses 19.000 tonnes et la *France*, navire de la compagnie générale transatlantique, figurent très honorablement à côté de ces grands navires.

M. J. Dal Piaz, directeur de la compagnie générale transatlantique, présidée par J.-Charles Roux, donne le tonnage brut moyen des navires ayant transité dans le canal de Suez de 1870 à 1910. En ces quarante années, il a quadruplé.

	Tonneaux.
En 1870.....	1.348
1880.....	2.144
1890.....	2.877
1900.....	3.985
1910.....	5.038

Il donne également le tonnage moyen des vingt plus grands navires à différentes époques :

	Tonneaux.
En 1848.....	1.430
1873.....	4.413
1881.....	4.900
1891.....	6.977
1895.....	10.717
1910.....	21.714

Il est bon de rappeler que certains navires atteignent 70.000 tonneaux.

Obtenir la plus grande vitesse pour les transports des voyageurs, compatible toutefois avec les dépenses.

Obtenir pour le transport à bon marché des marchandises, les navires avec les plus gros tonnages, tel est le but poursuivi par les marines de tous les pays.

Les voyageurs ont vu le confort s'améliorer, surtout dans les grandes traversées. La rapidité du transport a augmenté et le prix des places est souvent inférieur à ce qu'il était il y a soixante ans.

Les compagnies transatlantiques n'ont pu réaliser ces heureuses transformations qu'en augmentant le nombre des places. Un navire qui transporte, non compris son personnel, 2.750 passagers, peut, en répartissant ses frais sur un plus grand nombre de voyageurs, abaisser ses prix, tout en améliorant toutes les conditions de transport.

Les compagnies ont été ainsi amenées à construire des navires dont le plus long atteint 273 mètres.

L'abaissement du taux du fret des marchandises n'a, de même, été réalisé que grâce à l'augmentation de la capacité des bateaux.

Si nous envisageons un navire d'un gros tonnage, dit M. Dal Piaz, nous pouvons affirmer qu'il transporterait les marchandises à meilleur compte que deux navires moitié moins grands.

Et pour bien faire ressortir les avantages des grands navires, il compare deux cargos de la compagnie transatlantique du même âge, donnant la même vitesse de 10 nœuds. Le premier, *Guyana*, peut transporter 3.650 tonnes de marchandises ; le second *Texas*, 8.400 tonnes.

Les dépenses, aller et retour, pour un voyage à New-York, à la même vitesse, s'élèvent pour le premier à 94.700 fr., pour le second à 142.700 francs.

La compagnie, pour couvrir strictement ses dépenses, devra sur le plus petit, *Guyana*, prendre un taux de 13 fr. par tonne, tandis que sur le plus grand, *Texas*, elle pourra se contenter d'un fret de 8 fr. 50 par tonne, faisant ainsi réaliser aux commerçants, ses clients, une diminution du taux du fret de 25 p. 100.

M. Tillier, officier de marine, a résumé, d'une manière lapidaire, les transformations des paquebots depuis le *Great-Western* de 1840 jusqu'à l'*Olympic* de 1910, en disant :

La longueur a quadruplé.
Le tirant d'eau a plus que doublé.
Le tonnage est soixante fois plus considérable.
La vitesse a, à peu près, triplé.
La puissance des machines a centuplé.

La démonstration est saisissante.

L'avenir est aux navires de grandes dimensions, soit pour le transport des voyageurs, soit pour le transport des marchandises.

Les grands paquebots destinés au transport des voyageurs atteignent déjà la longueur considérable de 273 mètres, ils arriveront peut-être, dans dix ou vingt ans, à 300 ou 350 mètres.

Les cargots destinés au transport des marchandises augmentent de capacité tous les ans, afin de réaliser, au profit des producteurs et des consommateurs de tous les pays, des abaissements du taux du fret.

Les dimensions considérables déjà de ces navires, celles qu'ils atteindront dans un avenir plus ou moins prochain, nécessitent dans les ports des agrandissements et des installations qui ne pouvaient être prévus il y a trente ou quarante années seulement.

Pour recevoir ces navires géants nos grands ports doivent donc satisfaire à des conditions nouvelles, inconnues de nos devanciers, et malheureusement, en France, cela n'a pas encore été compris par nos administrations.

Les grands transatlantiques doivent pouvoir entrer, à toute heure du jour et de la nuit, et accoster à quai.

Ils n'ont pas franchi à des vitesses extrêmes des distances considérables, effectué en cinq jours, par exemple, la traversée entre l'Amérique et l'Europe, dépensé avec leurs machines à vapeur de 68.000 chevaux 1.150 tonnes de charbon par jour, coûtant plus de 20.000 fr., pour stationner ensuite pendant une demi-journée et plus à l'entrée du port, en attendant la marée haute.

Ils doivent aussi trouver, à côté des quais où ils sont amarés, les débarcadères pour voyageurs et marchandises, avec voies ferrées, terres-pleins, magasins de toute sorte. Et cet outillage intérieur ne doit rien laisser à désirer car les opérations de déchargement et de rechargement réclament la plus extrême célérité.

C'est là que le temps est réellement de l'argent ; une journée perdue en retards évitables représente une dépense inutile de 30 à 40.000 fr.

Les transatlantiques doivent aussi trouver, à proximité des endroits de stationnement, les bassins de radoub pour les grandes et les petites réparations.

Il n'importe pas moins de donner aux navires à grand tonnage, qui servent surtout au transport des marchandises, les mêmes facilités qu'aux transatlantiques destinés spécialement aux voyageurs.

Nous n'avons ici ni à décrire ni à évaluer en détail les travaux relatifs à la protection générale des ports, aux entrées, aux quais, aux bassins, aux voies ferrées, aux aménagements de toute sorte.

Toutes ces opérations entraîneront des dépenses considérables. Les nations anciennes comme les peuples neufs du Nouveau-Monde n'hésitent pas à les prendre à leur charge. La France, qui est une vieille et puissante nation maritime, ne peut hésiter à réaliser ces entreprises indispensables à sa prospérité.

On réclame depuis des années en faveur des ports et des voies navigables et la solution n'a pas fait un pas. Les préoccupations paraissent être ailleurs. Mais les destructions auxquelles nous assistons depuis deux années, les plus terribles que l'humanité ait subies, doivent nous déterminer à travailler avec plus d'ardeur que par le passé à la réalisation d'œuvres d'intérêt général. Or, il n'en est pas de plus urgentes que celles de l'achèvement de nos ports et de nos voies navigables qui constituent une partie notable de notre outillage de transports.

Après la guerre il faudra produire beaucoup, pour satisfaire aux charges écrasantes que nous aurons à supporter, et continuer à réaliser les améliorations nécessaires, et cette production devra être obtenue avec une main-d'œuvre singulièrement diminuée. D'où la nécessité d'augmenter dans toutes les branches de l'activité humaine, agriculture, industrie, commerce, la puissance de l'outillage. Mais, pour que tout l'effort de la nation soit fécond, les pouvoirs publics ont le devoir impérieux de mettre à la disposition du pays qui produit, les moyens de transports les plus puissants, les plus économiques, afin d'amener aux lieux où le travail s'exécute (les champs, les usines), au meilleur marché possible, les matières à transformer, et transporter là où ils sont employés ou consommés, les objets fabriqués.

Cela n'est réalisable qu'avec un outillage de transports très varié, sans cesse développé et

amélioré : ports, voies ferrées, voies navigables, raccordement des voies ferrées et des voies navigables.

Pour réaliser ces progrès il importe que l'on se rende bien compte de la puissance de l'outillage privé et public. On ne fera jamais assez ressortir les avantages que l'outil procure dans toutes les branches de l'activité humaine.

Imagine-t-on, par exemple, l'arrêt que causerait dans la marche de la civilisation la brusque suppression de deux outils assez récents : les grands télescopes qui permettent aux astronomes de voir à des distances incalculables, et le microscope qui place sous nos yeux la vie des infiniment petits, les uns bienfaisants, les autres destructeurs de notre organisme et de la plupart de nos créations.

Archimède a défini, d'une manière saisissante, la puissance de l'outil, en s'écriant à propos du plus simple de tous, le levier : « Qu'on me donne un point d'appui et je soulèverai le monde ! »

Aux aciéries de Saint-Chamond, qui contribuent si largement à la fabrication du matériel de guerre, les nombreuses équipes d'ouvriers qui plaçaient, à l'aide de pinces énormes, sous les divers laminoirs, les plaques de blindage des navires et les autres pièces de gros calibre, portées au rouge vil, ont été remplacées par un seul ouvrier qui, du haut d'une estrade, en actionnant un moteur électrique, commande à ces masses énormes d'acier, et les engage simultanément entre les rouleaux chargés de les durcir et de les étirer. C'est vraiment merveille de voir ces blocs incandescents, qui jadis ne pouvaient être déplacés qu'à grand renfort de bras, et avec une fatigue réelle extrême, aller et venir dans l'immense salle des laminoirs, avec une rapidité et une légèreté qui tiennent du prodige.

Nos voisins de l'Est ont la volonté de rendre le Rhin navigable sur tout son parcours, en dépit des difficultés que présente une semblable entreprise. Dans ce but ils ont construit à Augt, à 7 kilomètres en amont de Bâle, un barrage éclusé de 212 mètres de long sur 12 mètres de large qui peut recevoir des chalands de 1.000 à 1.200 tonnes. Il comporte une série de vannes larges de 18 mètres, hautes de 9 mètres, représentant chacune un poids de près de 95 tonnes. Ces vannes sont mues par des moteurs électriques qui soulèvent en une minute seulement à 50 centimètres leur poids énorme, en dépit de la pression de l'eau. Bien entendu ou a prévu la manœuvre à bras, au cas où les moteurs ne fonctionneraient pas ; le soulèvement opéré par un seul homme en une minute avec les moteurs électriques réclamerait alors, avec un mécanisme moins perfectionné, le travail de huit hommes pendant une heure. Ajoutons qu'un seul ouvrier peut diriger simultanément tous les moteurs relevant toutes les vannes.

Ainsi, pour une seule vanne, un seul ouvrier, grâce aux moteurs électriques, exécute en une minute le travail que huit ouvriers exécutent en soixante. Seul il accomplit donc, grâce à un outillage perfectionné, le travail de huit ouvriers travaillant soixante minutes, c'est-à-dire le travail de quatre cent quatre-vingts hommes travaillant le même temps que lui.

L'eau emmagasinée dans une simple cuvette de terre, pourvue d'écluses, pour racheter la pente que l'on désigne sous le nom de canal, est un des plus puissants outils connus.

Sur un canal, deux hommes munis de cordes peuvent mettre en mouvement un bateau de 225 tonnes et le faire avancer à la vitesse de quatorze kilomètres par jour ; ils peuvent également mettre en mouvement un bateau de 230 tonnes et le faire circuler à la vitesse de dix kilomètres par jour.

Ce système primitif de halage, longtemps en usage, est aujourd'hui généralement abandonné ; il a été remplacé à peu près partout par la traction animale ou mécanique. Mais il montre bien les facilités que procure la voie d'eau et les avantages qu'elle présente pour la traction.

Quelle force beaucoup plus considérable ne faut-il pas déployer pour mettre en mouvement un train de même poids, sur des rails d'acier posés sur un sol sans aucune déclivité ?

Par les résultats que le marinier obtient avec sa seule pression musculaire, on peut juger de tout ce qu'on réalisera, grâce à des engins d'une puissance incontestée, lorsqu'on se décidera à les employer sur tous les canaux, afin de donner à la navigation intérieure sa pleine utilité.

Un train de marchandises chargé de 280 tonnes exige l'emploi :

1° D'une puissante locomotive d'un prix élevé;

2° De vingt-huit wagons de 10,000 kilogr. chacun, dont le prix était, avant la guerre, de 6,000 fr.;

3° La présence sur tout le parcours, de sept hommes. De plus, ce train consomme une grande quantité de charbon, et nous devons être très ménagers de ce combustible que nous possédons en faible quantité, et dont nous importons annuellement 20 millions de tonnes coûtant 40 millions de francs au minimum.

Or, ces 280 tonnes qui représentent un train de chemin de fer peuvent être transportées sur un canal, par un seul bateau du prix de 10,000 francs, lorsqu'il est économiquement construit, du prix de 15,000 fr. lorsqu'il remplit toutes les conditions nécessaires de solidité et de durée. Ce bateau circule sous la conduite d'un marinier, de sa femme et d'un enfant, avec deux ou trois bêtes de somme de faible force.

Ce qui n'est pas moins important, il ne consume pas de charbon.

Si l'on remplaçait ce halage par la traction électrique, on obtiendrait, avec une dépense peu importante, de sérieux avantages au point de vue de l'économie et de la rapidité des transports.

La navigation maritime progresse tous les jours, il est inadmissible que la navigation intérieure reste presque indéfiniment stationnaire, n'utilisant que faiblement les conquêtes de la science et ses applications multiples. La concurrence étrangère, les besoins de jour en jour plus pressants de la production nationale exigent cependant des efforts incessants, la recherche constante des améliorations de détail et d'ensemble. Une industrie qui ne se transforme pas et ne s'améliore pas à chaque instant, est vite distancée par ses concurrents et placée dans des conditions d'infériorité qui ne lui permettent pas de lutter. L'industrie des transports, la plus grande des industries, celle dont dépendent toutes les autres, n'échappe pas à cette loi.

Les compagnies de chemins de fer l'ont bien compris. Aucune comparaison n'est possible entre les grandes locomotives d'aujourd'hui et celles d'y a trente ans. On construit des locomotives spéciales pour les trains rapides qui emportent des milliers de voyageurs, et d'autres toutes différentes pour la traction des trains de marchandises d'un poids sans cesse croissant. Grâce à ce matériel perfectionné les compagnies effectuent, avec de nota les économies, des transports plus rapides et plus importants.

On cherche en vain les progrès correspondants de la navigation intérieure; les détracteurs si mal avisés des transports par eau ne manquent pas de tirer argument de ces déficiences qui ne devraient plus subsister.

Est-ce à dire que le canal peut rivaliser avec le chemin de fer? En aucune façon. Le chemin de fer est incontestablement le plus grand instrument de progrès de la civilisation moderne. Il rend des services aux quels ne peut prétendre la voie navigable. Mais la voie navigable n'en reste pas moins un auxiliaire d'une puissance incalculable pour la voie ferrée, et si toutes nos grandes lignes de chemins de fer avaient été doublées, avant la guerre, par des canaux, si le halage y avait été établi partout avec les derniers perfectionnements connus, si la soudure des voies ferrées avec les voies navigables avait été établie, là où la nécessité s'en faisait sentir, nous n'aurions pas eu à déplorer la crise des transports qui nous occasionne tant de difficultés et nous impose des surcroits de dépenses si considérables.

Discuter aujourd'hui la supériorité de l'une des voies sur l'autre pour les lourds transports, affirmer encore comme certains l'ont trop longtemps soutenu que la voie ferrée peut suffire à tout, après la dure épreuve que nous venons de subir, c'est perdre son temps et nier l'évidence. Nous avons mieux à faire que de nous attarder à ces querelles byzantines.

Il convient donc de donner un grand essor à notre outillage de transport. Des développements, des perfectionnements, des extensions, sont nécessaires pour donner à nos chemins de fer toute leur puissance; il faut les réaliser. Mais pour cette branche de transports, qui mérite tous nos soins, il n'y a en réalité que des améliorations à faire. Il en est tout autrement pour les canaux. Là, s'il faut améliorer, il faut aussi construire, créer de toutes pièces,

il faut ouvrir des voies nouvelles de très grande importance.

La création dans tous les ordres de l'activité nationale d'un outillage plus complet, plus parfait, aujourd'hui surtout qu'une guerre abominable déchainée contre nous a détruit tant d'existences, tant d'intelligences, frappant sans pitié les plus jeunes et les plus vaillants, ne doit pas être seulement une de nos grandes préoccupations. Cette création de l'outillage doit devenir pour nous une véritable obsession.

Les pouvoirs publics ont donc, à notre avis, l'impérieux devoir de dresser et d'exécuter d'une manière méthodique, dans un délai assez court, un programme de ports et de voies navigables.

Voies de raccordement des chemins de fer aux voies navigables.

Les voies de raccordement des chemins de fer aux voies navigables, dont l'importance est si grande, sont à peine ébauchées, et leur longueur totale n'atteint certainement pas dix kilomètres.

La négligence des pouvoirs publics à cet égard est inexplicable. Ce n'est pas que la question n'ait pas été discutée, mais on n'a pas agi, malgré qu'il y ait un intérêt considérable à permettre aux marchandises d'emprunter tantôt la voie d'eau, tantôt la voie ferrée, et de passer de l'une à l'autre avec une extrême facilité.

On a dépensé, jusqu'ici, pour les chemins de fer 20 milliards et pour les voies navigables 4 milliards. La puissance de ces deux modes de transport serait accrue dans des proportions incalculables, si on exécutait entre ces diverses voies une centaine de jonctions qui coûteraient à peine 100 millions, à raison de 1 million en moyenne, par chaque raccordement, prix très exagéré. Le maximum d'utilisation des voies ferrées et des voies navigables, qui doivent concourir ensemble au même but, serait alors obtenu. C'est l'évidence même, mais on ne réalise pas ces améliorations capitales. Cependant, une loi du 5 décembre 1905, qui a déjà huit années d'existence, permet de les exécuter partout où la nécessité s'en fait sentir, lorsque l'accord des intéressés n'a pu s'établir, même en cas d'opposition des compagnies de chemins de fer. à la condition de les indemniser si un préjudice leur est causé. Cette loi aurait pu rendre de très grands services, si elle avait été mise à exécution d'une manière méthodique et régulière, si chaque année on avait réalisé un certain nombre de ces soudures indispensables. L'adoption du système financier du paiement avec les annuités de remboursement ou du système financier de la garantie d'intérêt combinée avec des tarifs spéciaux permettrait, sans grever le Trésor, d'exécuter immédiatement la plupart de ces raccordements, trop négligés, et de regagner le temps si malheureusement perdu.

Nous donnons ci-après un extrait de notre rapport de 1908 sur les raccordements :

En Allemagne, où le développement des voies navigables a pris une si grande extension les raccordements des voies ferrées aux voies navigables sont nombreux. Après avoir constaté que pour le seul port de Magdebourg le tonnage transbordé sur l'Elbe entre la voie ferrée et la voie navigable atteignait, en 1900, 933,000 tonnes. M. Maru jous, ministre des travaux publics, ajoutait que chez nous, pour 31 ports, dont 20 seulement en état de réelle activité, les marchandises transbordées ne dépassaient pas 733,000 tonnes.

Ces chiffres montrent combien il importe de prendre les mesures législatives pour assurer le raccordement des voies ferrées aux voies navigables.

Le but du projet de loi qui a été voté par la Chambre et qui est soumis aux délibérations du Sénat, est d'opérer ces raccordements, c'est-à-dire de créer des gares d'eau et des embranchements pour relier le canal ou la rivière canalisée au chemin de fer, partout où cela est nécessaire.

Mais créer des gares d'eau, exécuter des raccordements ne serait pas suffisant; il importe d'assurer facilement et avec célérité le passage des marchandises d'une voie à l'autre, et pour cela l'accord loyal de l'Etat, qui représente la navigation, et des compagnies de chemins de fer, est nécessaire.

Quand la loi en préparation aura été promulguée, nous ne doutons pas que cet accord ne

s'établisse. Les pouvoirs publics, qui seront du reste suffisamment armés pour l'obtenir, devront tenir la main à sa réalisation qui, tout bien considéré, sera aussi profitable aux compagnies de chemins de fer qu'au public.

Dans ces conditions, il nous paraît nécessaire d'indiquer les principaux avantages que doit présenter une gare d'eau. Deux citations empruntées, l'une à M. Pozzy, membre de la chambre de commerce de Paris, l'autre à M. Mazoyer, l'un de nos ingénieurs en chef les plus distingués, auteur des travaux de raccordement du port de Roanne, nous permettront de préciser quelques-unes des garanties que le ministre des travaux publics aura la mission d'exiger, après le vote de la loi.

Le 22 mai 1901, à la chambre de commerce de Paris, M. Pozzy a formulé les observations suivantes :

La gare d'eau, trait d'union de la voie fluviale et de la voie ferrée, est depuis longtemps l'objet de notre sollicitude. Son succès paraît, en effet, certain, si son aménagement répond à un ensemble de conditions favorables, c'est-à-dire : frais de manutention peu élevés, raccordement avec une ligne de chemin de fer, quais facilement abordables et munis de voies ferrées agencées commodément pour les chargements et les déchargements, outillage perfectionné assurant des manœuvres rapides et peu coûteuses. S'il en est ainsi, tout port de transbordement permet l'utilisation avantageuse d'un fleuve ou d'un canal, soit pour la centralisation en un seul chargement des produits que le chemin de fer amène de divers points, soit pour la réception de bateaux chargés dont la voie ferrée va disperser le contenu dans toutes les directions.

Et plus loin, M. Pozzy ajoutait :

C'est en effet par la facilité, c'est-à-dire la rapidité et l'économie des transbordements, les avantages accordés par les compagnies de chemins de fer aux transports en transit, la réduction des tarifs de manutention et de péage, qu'on peut développer le trafic des gares d'eau.

En reproduisant les passages ci-dessus du rapport de M. Pozzy et du mémoire de M. l'ingénieur en chef Mazoyer, nous n'avons pas voulu dire que toutes les conditions d'une bonne installation avaient été formulées ou réalisées par eux, et qu'il suffirait à l'avenir de se conformer à ces données. Nous avons entendu simplement fournir un certain nombre d'indications pour bien marquer que l'administration des travaux publics devra, pour rendre pleinement efficaces les travaux de pénétration des voies ferrées aux voies navigables, ne rien négliger à l'avenir, et étudier et appliquer, d'une manière constante, tous les perfectionnements susceptibles de faciliter les transbordements.

La défense nationale aurait retiré de ces raccordements les plus grands avantages; en bien des cas on aurait évité des encombrements qui ont été si préjudiciables aux opérations militaires, et, trop souvent, ont entravé les transports rapides du matériel et des munitions. Malheureusement cela n'a pas eu lieu, et malgré les invitations qui lui ont été adressées du haut de la tribune, avec l'assentiment unanime des Chambres, l'administration des travaux publics n'a même pu encore dresser une liste complète des gares où il y a lieu d'exécuter des raccordements. Elle soutient qu'elle n'a pas d'initiative à prendre en cette matière, qu'elle ne doit intervenir que lorsque son concours est sollicité, tantôt par une société, tantôt par une personne privée. Elle ne veut pas voir l'opération d'ensemble de si grande importance pour le pays, qui s'impose et qui a été si souvent réclamée.

Par suite de cette étrange conception, les 53,000 kilomètres de voies ferrées et les 12,000 kilomètres de voies navigables qui doivent se prêter un mutuel concours restent et pourront rester des années et des années isolés, étrangers les uns aux autres.

Un tel résultat, qui a été si fâcheux pendant la guerre, serait profondément regrettable après la cessation des hostilités, lorsque la France aura besoin d'utiliser au maximum tous ses moyens de production.

Pour permettre au Sénat de savoir où en est cette question des raccordements et d'apprécier en parfaite connaissance de cause la théorie de l'administration des travaux publics,

qui, en cette matière paraît être la même que celle des compagnies de chemins de fer, il convient de placer sous ses yeux une correspondance échangée entre votre rapporteur, le ministre des travaux publics et les compagnies de chemins de fer. La commission a pensé que cette correspondance, qui s'est produite en dehors d'elle, devait être insérée dans ce rapport, à titre de document. De cette correspondance résulte la preuve que la nécessité de cette pénétration des voies ferrées et des voies navigables n'est pas encore comprise par ceux qui devraient la réaliser, c'est-à-dire par le ministre des travaux publics et les compagnies de chemins de fer.

Voici ces documents :

« Paris, le 2 mars 1911.

« Monsieur le sénateur,

« Vous m'avez demandé de vous faire parvenir la liste des ports de raccordement à établir à la suite du vote de la loi du 3 décembre 1908 relative au raccordement des voies de fer avec les voies d'eau.

« J'ai l'honneur de vous informer que cette liste n'a pas été dressée par mon administration, mais je me propose d'envoyer à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées une circulaire pour leur signaler l'intérêt supérieur qu'il y aurait à munir de gares d'eau certaines gares dont la situation à proximité d'une voie navigable à grand trafic offrirait des conditions particulièrement favorables à un échange direct de marchandises entre la voie de fer et la voie d'eau.

« Agréer, monsieur le sénateur, l'assurance de ma haute considération.

« Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,
« Signé : L. PUECH. »

« Paris, le 21 mars 1911.

« Monsieur le sénateur,

« Vous avez à nouveau appelé mon attention sur l'intérêt qui s'attache à ce que mon administration fasse dresser la liste des raccordements qu'il y aurait lieu d'effectuer entre les chemins de fer et les voies navigables.

« Les considérations que vous faites valoir dans votre lettre ne m'avaient pas échappé. Je suis, autant que vous, convaincu de la nécessité qu'il y a pour mon administration à posséder ces indications, et il est bien entendu que la circulaire, actuellement en préparation, prescrira aux ingénieurs de fournir un état de tous les raccordements à établir et de me renseigner notamment sur le degré d'urgence des travaux et sur l'évaluation de la dépense.

« Agréer, monsieur le sénateur, l'assurance de ma haute considération.

« Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,
« Signé : CHARLES DUMONT. »

« A. M. Audiffred, sénateur. »

« Paris, le 30 janvier 1912.

« Monsieur le sénateur et cher collègue,

« Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qui s'attache à ce que mon administration fasse dresser la liste des raccordements qu'il y aurait lieu d'effectuer entre les chemins de fer et les voies navigables et vous m'avez demandé de vous faire connaître le résultat de l'étude qu'elle a prescrite à ce sujet.

« J'ai l'honneur de vous informer que, par une circulaire en date du 20 juillet 1911, les directeurs du contrôle de voies ferrées d'intérêt général ou local et les ingénieurs en chef des services de navigation ont été invités à se concerter pour établir :

« 1° Une liste des ports existants où il y aurait utilité immédiate à relier les voies ferrées des quais aux lignes ferrées du voisinage ;

« 2° Une liste des ports existants où il conviendrait de provoquer ou de faciliter l'établissement d'un outillage public ou privé, ainsi que de voies ferrées pour pouvoir réclamer un échange des marchandises entre la voie de fer et la voie d'eau ;

« 3° Une liste des nouveaux ports de raccor-

dement qu'il serait avantageux d'établir sur les voies de navigation intérieure, pour améliorer les conditions générales du transport des marchandises avec l'indication des combinaisons susceptibles d'être réalisées pour y assurer un service public de transbordement de bateau à wagon, ou inversement.

« Les réponses de MM. les ingénieurs ne me sont pas encore toutes parvenues. Dès que j'aurai reçu tous les renseignements qui me sont nécessaires, je ferai procéder à une étude d'ensemble et vous pouvez être assuré que je ne perdrai pas de vue les arguments que vous avez fait valoir en faveur d'une mesure dont je reconnais avec vous tout l'intérêt.

« Agréer, monsieur le sénateur et cher collègue, l'assurance de ma haute considération.

« Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,
« Signé : JEAN DUPUY. »

« A. M. Audiffred, sénateur. »

« Paris, le 14 décembre 1912.

« Monsieur le sénateur,

« J'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli, le texte de la réponse faite par M. le ministre des travaux publics à la question écrite que vous lui avez posée concernant les raccordements des voies de fer avec les voies d'eau.

« Cette réponse a été insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du vendredi 13 décembre 1912.

« Veuillez agréer, monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

« Le secrétaire général.
« Signé : BONET-MAURY. »

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes, à la question n° 25, posée par M. AUDIFFRED, sénateur.

« M. Audiffred, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes de dresser la liste des localités où des raccordements des voies de fer avec les voies d'eau pourraient être opérés, cet inventaire étant indispensable pour permettre des études sérieuses et réfléchies, soit au point de vue construction, soit au point de vue financier, et pour améliorer l'état de choses actuel, si préjudiciable aux intérêts économiques du pays.

Réponse.

« Ainsi que l'administration l'a déjà fait connaître à M. Audiffred, le ministère des travaux publics a, par une circulaire en date du 20 juillet 1911, invité les services du contrôle des voies ferrées et les ingénieurs de navigation à se concerter pour établir une liste des ports où des raccordements pourraient être opérés entre les voies de fer et les voies d'eau.

« L'administration n'est pas encore en possession de tous les renseignements nécessaires pour dresser une liste complète de ces raccordements, mais il résulte des réponses qui sont déjà parvenues au ministère qu'il serait possible, au point de vue technique, d'opérer des raccordements aux points suivants :

« Canal de la Somme. — Ham (lignes d'intérêt local d'Albert, de Saint-Quentin et de Guiscard à Ham).

« Seine. — Montreuil, Melun, Corbeil, Maisons-Alfort, Bercy-Conflans (Paris-Lyon-Méditerranée), Gennevilliers (grande ceinture, Etat).

« Yonne. — Joigny, Sens (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Loing. — Nemours (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Nivernais. — Coulanges-sur-Yonne, Vermenton, Decize, Moulins-Engilbert (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal latéral à la Loire. — Les Fouchards (chemins de fer d'intérêt local de la Nièvre et du Cher), Diou (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Loire. — Briare (Paris-Lyon-Méditerranée) et chemin de fer d'intérêt local du Loiret).

« Maine. — Angers (chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou).

« Canal du Rhône au Rhin. — Dôle (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Saône. — Lyon (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Rhône. — Avignon (Paris-Lyon-Méditerranée), Arles (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Rhône à Cette. — Aigues-Mortes (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Lorsque toutes les réponses des ingénieurs seront parvenues au ministère, il restera à faire procéder, au sujet de chaque raccordement, à une étude économique et financière qui pourra seule permettre de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur l'utilité et l'opportunité de l'opération. »

« Paris, le 8 février 1916.

« Monsieur le sénateur,

« J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli le texte de la réponse faite par M. le ministre des travaux publics à la question écrite n° 741 que vous lui avez posée concernant le raccordement des voies ferrées et des voies navigables.

« Cette réponse sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 10 février.

« Veuillez agréer, etc.

« Le secrétaire général de la présidence,
« Signé : BONET-MAURY. »

Réponse de M. le ministre des travaux publics à la question écrite n° 741, posée, le 27 janvier 1915, par M. AUDIFFRED, sénateur.

« M. Audiffred, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics, comme suite à sa question n° 25, communication de la liste des localités où des raccordements des voies ferrées avec les voies navigables doivent être opérés, et des points les plus importants du trafic.

Réponse.

« D'après les études commencées en 1911 et en s'en tenant aux points les plus importants où des raccordements pourraient être opérés entre les voies navigables et les grandes lignes de chemins de fer, on peut établir la ligne suivante, formant le complément de celle qui est contenue dans la réponse à la question n° 25, de M. Audiffred, du 3 décembre 1912 :

« Aa. — Saint-Omer (Nord).

« Escaut. — Valenciennes, Cambrai (Nord).

« Canal de l'Est. — Nomexy (Est).

« Saône. — Jussey, Port-d'Atelier (Est).

« Canal de l'Aisne à la Marne. — Reims (Est).

« Vilaine. — Rennes (Etat).

« Port de Lannion (Etat).

« Canaux de la ville de Paris. — Belleville-Villette (Ceinture).

« Canal d'Orléans. — Orléans (Orléans).

« Canal du Midi. — Castelnaudary, Béziers (Midi).

« Cette liste ne saurait nécessairement avoir qu'un caractère provisoire, car la suite à donner aux études faites exigera des pourparlers multiples avec les compagnies de chemins de fer.

« La question des raccordements appelle d'ailleurs, en ce moment, l'attention particulière de l'administration, car ces raccordements peuvent présenter un intérêt spécial pour les transports en vue de la défense nationale et pour le ravitaillement. »

« Paris, le 26 février 1916.

« Monsieur le ministre,

« J'ai l'honneur d'appeler de nouveau votre attention sur la nécessité de raccorder, dans un grand nombre de ports, les voies ferrées aux voies navigables.

« Cette opération n'a pas suffisamment préoccupé, jusqu'ici, les pouvoirs publics, bien qu'elle ait été l'objet de nombreuses et incessantes réclamations à la tribune du Sénat et de la Chambre des députés, dans la presse, et de

part des chambres de commerce, etc. Elle est cependant d'un intérêt capital pour la défense nationale, pour l'agriculture et l'industrie. Elle peut, en outre, être exécutée facilement et sans trop de dépenses.

« Le pays, en s'imposant de grands sacrifices, a réussi à construire : 1° 53,000 kilomètres de chemins de fer qui ont coûté 20 milliards; 2° 11,000 kilomètres de voies navigables qui ont coûté 4 milliards.

« Les chemins de fer transportent annuellement 25 milliards de tonnes de marchandises ramenées à la distance d'un kilomètre.

« Les voies navigables transportent 5 milliards 800 millions de tonnes.

« Or, il n'existe à peu près aucun lien, aucune communication entre ces puissants moyens de transport. Ces voies ferrées et ces voies d'eau desservent le pays isolément, sans se pénétrer, alors qu'elles pourraient rendre des services beaucoup plus considérables si les marchandises pouvaient passer successivement des unes aux autres avec facilité et suivant des tarifs tenant compte pour les unes et les autres des distances parcourues.

« Après bien des réclamations, le Parlement a voté une loi, promulguée le 5 décembre 1908, dont j'ai été le rapporteur au Sénat, qui permet à votre administration d'imposer ces raccordements aux compagnies de chemins de fer à la condition de les indemniser si elles justifient d'un préjudice causé,

« L'expérience des très rares raccordements exécutés montre qu'il n'y a pas, dans ce cas, préjudice causé, et, au contraire, toujours avantage pour la voie ferrée et pour la voie navigable.

« A la séance de la Chambre du 24 novembre 1910, dans un discours très remarqué et applaudi par l'unanimité des députés, M. Lebrun a signalé la nécessité de ces raccordements en montrant le parti qu'on peut tirer de la loi du 5 décembre 1908.

« Dans son rapport sur le ministère des travaux publics, exercice 1912, M. Aimond, sénateur, disait :

« Les intérêts militaires exigent donc, au même titre que les intérêts civils, l'étude de la question du raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. Cette question, qui figure au programme de l'office de la navigation, est une véritable question d'intérêt général. Il est urgent de relier les voies navigables et les chemins de fer, d'assurer les transbordements faciles et d'élaborer des tarifs mixtes, comme l'a demandé le congrès national de la navigation intérieure de 1909. »

« Malheureusement, rien ou à peu près rien n'a été fait pour cela. Votre administration, à la suite des réclamations que je vous ai adressées avant 1912, en 1912 et en 1916, m'a indiqué, le 14 décembre 1912, que des raccordements pourraient être opérés dans vingt-trois ports; le 8 février 1916 vous m'avez donné encore une liste de treize ports nouveaux.

« Il n'est pas douteux que, si tous ces raccordements avaient été exécutés avant la guerre, la défense nationale en aurait tiré un grand profit. Il est non moins certain qu'ils faciliteraient, de la façon la plus avantageuse, les transports agricoles et industriels, et permettraient d'éviter souvent ces encombrements si funestes, si onéreux, qui se produisent toujours, à certaines époques, sur les voies ferrées, malgré leur très bonne organisation, qu'il serait injuste de méconnaître.

« Je ne saurais donc trop insister auprès de vous pour obtenir la mise à exécution de la loi du 5 décembre 1908, qui ne peut indéfiniment rester à l'état de lettre morte.

« L'exécution de cette loi me paraît pouvoir être conduite rapidement. Admettez que vous décidiez l'exécution immédiate des vingt raccordements les plus nécessaires, sur les trente-six que vous m'avez désignés. Ce sera à raison de 600,000 fr. par raccordement, chiffre très suffisant, peut-être excessif, une dépense totale de 12 millions de francs.

« Vous obtiendrez certainement des chambres de commerce, des villes et des départements intéressés une contribution d'un tiers ou d'un quart de la dépense; il restera à la charge de l'Etat une dépense de 8 à 9 millions.

« Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que la commission extraparlamentaire instituée par votre prédécesseur, M. Jean Dupuy,

qui a délibéré sous la présidence de M. de Freycinet, a émis l'avis que l'Etat devrait, pour les travaux à longue portée, adopter soit le système de l'emprunt avec remboursement par annuités, soit le système de la concession avec garantie d'intérêt.

« Si vous adoptiez l'un ou l'autre de ces systèmes, il vous suffirait pour réaliser, dans un bref délai, ces vingt raccordements, de si grande utilité, de prélever sur les crédits des voies navigables quelques centaines de mille francs, en déduction desquels viendraient les droits divers de quais et de péages, à percevoir sur ces raccordements, jusqu'à amortissement complet des frais d'exécution.

« J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien donner à cette question des raccordements toute l'attention qu'elle mérite, et que les partisans de cette mesure indispensable n'auront pas à solliciter une nouvelle intervention parlementaire.

« Agréez, etc.

« H. AUDIFFRED,
« sénateur de la Loire. »

« Paris, le 7 mars 1916.

« Monsieur le sénateur,

« Par lettre du 26 février dernier, vous avez bien voulu insister auprès de moi sur l'intérêt que présente une sérieuse application de la loi du 3 décembre 1908 qui a étendu le droit d'embranchement sur les réseaux de chemins de fer aux propriétaires ou concessionnaires de magasins et d'outillage sur les ports maritimes ou fluviaux.

« Je puis vous donner l'assurance que la question n'a pas échappé à l'attention du Gouvernement et que l'administration fait tendre ses efforts à réaliser, dans une mesure aussi large que possible, la jonction des voies ferrées et des voies fluviales. Malheureusement, cette réalisation ne va pas sans offrir de nombreuses difficultés.

« L'initiative des travaux de ce genre ne peut, en effet, incomber à l'administration, dont le rôle ne saurait être de créer et d'exploiter les embranchements réunissant les deux réseaux, ferré et fluvial; il faut, à cet égard, qu'une initiative particulière se produise, et c'est trop peu fréquemment le cas en ce qui concerne les voies de navigation intérieure, sur lesquelles on ne voit pas les chambres de commerce solliciter des concessions d'outillage et de magasins, comme cela arrive généralement pour les ports maritimes.

« De plus, les raccordements doivent se trouver placés sous le régime des embranchements particuliers, et ici, il y a, à raison des tarifs que les compagnies peuvent imposer, de sérieux motifs d'empêchement au trafic.

« Comme vous le voyez, les difficultés sont indéfinies en la matière, mais cependant vous pouvez être certain que l'administration ne se laissera pas influencer par elles, et que ses efforts continueront à viser ce but, de multiplier les soudures, dont l'utilité est de plus en plus marquée entre le réseau ferré et le réseau fluvial.

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

« Le ministre des travaux publics,

« Pour le ministre et par autorisation :

« Le chef de cabinet,

« Signé : LÉON BLUM. »

« Par une lettre en date du 14 décembre 1912 (réponse à une question écrite, voir *Journal officiel* du 11 décembre 1912), M. le ministre des travaux publics m'a donné la liste suivante des ports où des raccordements pourraient être opérés entre les voies de fer et les voies d'eau :

« Canal de la Somme : Ham (lignes d'intérêt local d'Albert, de Saint-Quentin et de Guiscard à Ham).

« Seine : Montreuil, Melun, Corbeil, Maisons-Alfort, Bercy-Conflans (Paris-Lyon-Méditerranée), Gennevilliers (grande ceinture, Etat).

« Yonne : Joigny, Sens (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Loing : Nemours (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Nivernais : Coulanges-sur-Yonne,

Vermenton, Decize, Moulins-Enguibert (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal latéral à la Loire : les Fouchards (chemins de fer d'intérêt local de la Nièvre et du Cher), Diou (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Loire : Briare (Paris-Lyon-Méditerranée et chemins de fer d'intérêt local du Loiret).

« Maine : Angers (chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou).

« Canal du Rhône au Rhin : Dôle (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Saône : Lyon (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Rhône : Avignon (Paris-Lyon-Méditerranée), Arles (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Canal du Rhône à Cette : Aigues-Mortes (Paris-Lyon-Méditerranée).

« Par une lettre semblable (réponse à une question écrite, voir *Journal officiel* du 11 février 1916), la nouvelle liste ci-après :

« Aa : Saint-Omer (Nord).

« Escant : Valenciennes, Cambrai (Nord),

« Canal de l'Est : Nomexy (Est).

« Saône : Jussey, Port-d'Atelier (Est).

« Canal de l'Aisne à la Marne : Reims (Est).

« Vilaine : Rennes (Etat).

« Port de Lannion (Etat).

« Canaux de la ville de Paris : Belleville-Villette (Ceinture).

« Canal d'Orléans : Orléans (Orléans).

« Canal du Midi : Castelnaudary, Béziers (Midi). »

La lettre suivante a été adressée par M. Audiffred à tous les directeurs des compagnies de chemins de fer, et communiquée par lui à M. le ministre des travaux publics :

« Paris, le 25 avril 1916,

« Monsieur le directeur,

« La guerre terrible que le pays subit a montré, entre autres choses, l'insuffisance de nos moyens de transport. Bien que le travail dans l'agriculture et l'industrie soit en partie arrêté, faute de matières premières et de main-d'œuvre, le trafic sur les chemins de fer a augmenté dans des proportions imprévues. Les compagnies ont, avec un personnel réduit, déployé un zèle et une activité au-dessus de tout éloge; malgré cela, elles ne peuvent suffire à la tâche.

« Il est aussi à remarquer qu'après une exploitation intensive de dix-huit mois, les voies, les rails, les wagons subissent une détérioration inquiétante. Que sera-ce lorsque, après les hostilités, il faudra donner un essor énorme à la production nationale, pour reconstituer la fortune publique déjà réduite d'un quart, payer les impôts nouveaux et supporter les dépenses énormes relatives à l'assistance et aux pensions?

« De toute nécessité, il faudra fournir au pays un outillage de transport plus puissant que celui dont il disposait avant la guerre.

« Des réfections et des réparations considérables s'imposeront sur les voies ferrées avec des dépenses exceptionnelles. Mais comme les chemins de fer, malgré les très grands services qu'ils rendent, ne peuvent suffire à tout, il conviendra de construire, partout où elles seront indispensables, des voies navigables, qui ne sont pas les concurrentes et les adversaires, comme certains l'ont cru, mais les auxiliaires des voies ferrées. Il ne sera pas moins nécessaire de raccorder, sur des points multiples, les voies ferrées avec les voies navigables.

« Au début des chemins de fer, frappés par le progrès merveilleux qu'ils réalisaient, des esprits enthousiastes ont pu légitimement croire qu'ils suffiraient à tout. Cette erreur, trop longtemps accréditée, ne résiste pas à l'examen des faits. Les chemins de fer ont si heureusement développé la production qu'ils ne peuvent, à eux seuls, suffire ni à l'adduction aux champs et aux usines des produits lourds, encombrants, de peu de valeur, ni au transport de certaines marchandises lourdes fabriquées.

« L'encombrement actuel du carreau des mines où le charbon reste inutilisé, pendant qu'on le réclame de toutes parts, avec tant d'insistance, démontre, d'une manière éclatante, l'utilité d'un auxiliaire pour la voie ferrée.

Le bateau de 300 tonnes, conduit par trois personnes, qui circule sur un canal ou une rivière canalisée, avec un remorqueur ou un attelage de trois bêtes de somme, apporte en certaines parties du territoire, trop peu nombreuses encore, une aide précieuse au train de 300 tonnes traîné sur rails, avec un personnel de sept hommes, par des locomotives qui sont une merveille de mécanique, mais dont la construction et l'entretien sont très coûteux.

Il ne saurait y avoir lutte entre ces deux modes de transport; il doit y avoir, au contraire, collaboration intime entre eux, dans l'intérêt du pays, qui a besoin de tous les concours.

La guerre nous a appris tout ce qu'avaient fait nos ennemis, pour réaliser la combinaison des services des voies d'eau et des voies ferrées, contre nous pendant les hostilités, contre nos industries en temps de paix. De tel enseignement ne doivent pas être perdus. Le développement de l'agriculture et de toutes nos industries, en particulier de celles d'exportation, qui doit préoccuper nos compagnies de chemins de fer, est intimement lié, dans l'avenir, à cette association d'efforts intelligents et persévérants, qu'il convient de poursuivre dans cette question des transports.

Longtemps on a pu dire, avec certaines apparences de vérité, que les chemins de fer s'appliquaient à contrecarrer les voies navigables. Les hommes de si grand savoir et de si grand talent qui dirigent nos compagnies de chemins de fer, éclairés aujourd'hui par l'expérience, ne peuvent laisser croire plus longtemps qu'ils ont la moindre hostilité contre un mode de transport dont le pays ne peut se priver. Il importe que par leurs déclarations et leurs actes, ils montrent qu'ils désirent toutes les collaborations.

Permettez-moi d'appeler, sur ce point capital, votre plus sérieuse attention, et de vous demander s'il ne vous semble pas qu'il est temps de dissiper nettement, à cet égard, tous les préjugés et tous les malentendus.

Veillez agréer, monsieur le directeur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Signé : H. AUDIFFRED.

Réponse de la compagnie P.-L.-M.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON
ET A LA MÉDITERRANÉE

Direction de la compagnie.

Paris, le 18 juin 1916.

Monsieur le sénateur,

Vous avez bien voulu par votre lettre du 25 avril appeler mon attention sur la nécessité de fournir au pays, après la guerre, un outillage de transport plus puissant que celui dont il disposait auparavant. Vous estimez que les chemins de fer ne peuvent suffire à tout et qu'il convient par suite de construire de nouvelles voies navigables qui ne sont pas les concurrentes et les adversaires mais bien les auxiliaires du chemin de fer, et de raccorder sur des points multiples les voies ferrées et la voie d'eau.

Ainsi que vous le savez, nous possédons déjà de nombreux points de raccordement avec les voies navigables. Notre embranchement du port de Roanne, ouvert en 1897, donne lieu à un trafic de plus de 300.000 tonnes par an. Les ports de Dijon, Chalon, Saint-Jean-de-Loosne, Besançon-Mouillière, Chagny, Gimouille, Pont-de-Bord, etc., sont également déjà fort anciens. Nous avons récemment encore promis d'apporter notre concours à l'établissement d'un grand port sur la Saône à Lyon, et vous nous trouverez à l'avenir prêts à étudier dans le même esprit les questions analogues de raccordement avec la voie d'eau qui pourront se présenter.

Ceci posé, je ne crois pas opportun de revenir ici sur la question des mérites respectifs de la voie de fer et de la voie d'eau. Quelle que soit notre largeur de vues à ce sujet, notre opinion de transporteurs ne manquerait pas d'être accusée de partialité et la question est d'ailleurs trop complexe et trop vaste, trop obscurcie aussi par les controverses passées, pour pouvoir rentrer dans le cadre de cette réponse. Je me bornerai donc à exprimer le vœu que chaque problème nouveau concernant, soit la

création d'un canal, soit la jonction d'une voie ferrée et d'une voie navigable, fasse l'objet d'une étude individuelle et approfondie, d'où ressortira la balance économique des avantages et des inconvénients du travail projeté au point de vue de l'intérêt général.

Au cours de cette étude il devra naturellement être tenu compte de la différence de rendement de la péniche que vous prenez pour exemple avec une locomotive qui transporte le même tonnage, mais qui parcourt vingt fois plus de kilomètres par an.

On ne devra non plus perdre de vue que, si la voie d'eau peut devenir dans une certaine mesure un auxiliaire du chemin de fer, c'est un auxiliaire qui fait souvent défaut dans les moments difficiles. Ainsi, en périodes de sécheresse, d'inondation ou de gelée prolongée, le trafic se reporte en bloc sur la voie de fer qui, n'ayant pas été outillée pour y faire face et n'ayant pas le droit de le refuser, se trouve alors débordée. Nous en avons eu ces dernières années des exemples significatifs.

Si donc les pouvoirs publics croient devoir, au lendemain de la guerre, étendre le réseau des voies navigables, il n'en sera pas moins nécessaire de développer parallèlement les installations du chemin de fer qui doivent nécessairement être établies pour faire face à la totalité du trafic, c'est-à-dire sans qu'il y ait à tenir compte de l'aide que peut leur apporter la navigation intérieure, puisque cette aide est exposée, un jour ou l'autre, à leur faire brusquement défaut.

Veillez agréer, monsieur le sénateur, l'expression de ma haute considération.

Pour le directeur de la compagnie :

Le sous-directeur,

Signé : L. BERQUET.

Les lettres des autres directeurs des autres compagnies et des autres chemins de fer de l'Etat étant identiques à celles du directeur de la compagnie P.-L.-M. nous nous abstenons de les reproduire.

Voici maintenant la réponse du ministre des travaux publics :

Paris, le 24 juin 1916.

Monsieur le sénateur,

Par une lettre du 9 avril courant, vous avez bien voulu m'entretenir à nouveau de la question des raccordements entre les voies ferrées et les voies fluviales et, en me communiquant la liste d'un certain nombre de points où des jonctions seraient plus particulièrement intéressantes, insister pour une application plus étendue de la loi du 3 décembre 1908.

Des 44 points que vise cette liste, les uns, comme Douai, Valenciennes, Arras, Cambrai, Saint-Quentin, Toul, Frouard, possèdent déjà (ou du moins possédaient avant l'occupation ennemie de certains d'entre eux) des installations qu'il n'y avait qu'à améliorer. A Toulouse un raccordement a été établi pour les magasins généraux, et là, précisément, l'application de la loi du 3 décembre 1908 a donné lieu, de la part de la compagnie du Midi, à des procès actuellement pendants.

Pour d'autres points qui se trouvent visés dans les réponses faites à vos questions du 3 décembre 1912 et du 4 février 1906 (par exemple Reims, Montereau, Varmonton, Gennevilliers, Belleville-Villette, Avignon, Dôle, Castelnaudary, Béziers), il est bien évident que l'administration est d'accord avec vous sur l'utilité qu'offrirait en principe des raccordements.

Certains points, Bonneuil en particulier, où les nécessités militaires conduisent dès maintenant à des installations provisoires, et où l'on projette un vaste établissement, les abords d'Épernay, Noméxy (voisin d'Épinal indiqué par vous), sont l'objet d'études qui se poursuivent.

Pour quelques points enfin, placés en zone envahie ou sous le feu de l'ennemi, il est clair qu'aucune mesure n'est actuellement possible.

Ces indications d'espèce, une fois données, permettez-moi d'insister sur quelques principes qui, à mon sens, doivent dominer la solution de la question.

Lorsque la loi du 3 décembre 1908 étend aux concessionnaires ou propriétaires de magasins généraux et d'outillages sur les ports

soit maritimes soit fluviaux, le bénéfice du droit d'embranchement sur les voies ferrées, il est de toute évidence qu'il faut que ces concessionnaires ou propriétaires visés par la loi prennent l'initiative de l'exercice du droit qui leur est ainsi attribué.

L'Etat peut bien — et encore la nécessité budgétaire et l'usage consacré lui imposent de ne le faire qu'avec le concours des collectivités intéressées — l'Etat peut bien, dis-je, construire des quais, établir un port en un point déterminé d'une voie navigable; il peut bien, au besoin, aménager les terre-pleins de ces quais, y poser des voies ferrées; mais, lorsqu'il s'agira de mettre des installations en valeur, il sera indispensable que des établissements, des outillages, des magasins soient créés en ce lieu et que celui qui les aura créés vienne réclamer leur raccordement aux réseaux ferrés de la région, et se faire l'entrepreneur de manutentions et de transbordements dont l'Etat n'est pas en mesure, ni en droit, ni en fait, d'assumer la charge.

En un mot, l'Etat peut bien établir l'assiette indispensable pour un outillage, mais l'installation de cet outillage, son exploitation doivent être l'œuvre d'un concessionnaire, ou du moins d'un permissionnaire. Il doit se passer sur les voies fluviales ce qui se passe constamment dans les ports maritimes: l'Etat — avec certains concours — construit le port; un concessionnaire, généralement une chambre de commerce, l'outillage par voie de concession.

Cette intervention d'un concessionnaire, si fréquente et si facile dans les ports maritimes, a jusqu'ici fait à peu près complètement défaut en ce qui concerne les voies fluviales, et c'est à cette circonstance qu'il faut attribuer la restriction de la mise en application de la loi du 3 décembre 1908.

Vous pouvez être certain que cette application, lorsque des propositions acceptables seront faites, recevra de l'administration toute l'aide et tout l'encouragement qu'il sera possible de donner aux intéressés.

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

Le ministre des travaux publics,

Signé : MARCEL SEMBAT.

Voire commission ne saurait accepter la thèse de l'administration des travaux publics qui ne tend à rien moins qu'à supprimer tout l'effet utile de la loi du 5 décembre 1908. Cette loi aurait dû très rapidement créer des communications multiples entre les chemins de fer et les voies navigables, afin d'assurer le passage des marchandises des unes aux autres, toutes les fois qu'il y aurait avantage à procéder ainsi. L'administration des travaux publics aurait dû provoquer des initiatives, qui n'auraient pas manqué de se produire, si elles avaient été encouragées, et à défaut agir à la place des entrepreneurs privés, indifférents ou impuissants. N'est-il pas regrettable, pour ne citer qu'un exemple, que le service militaire, en pleine guerre, en ait été réduit à exécuter lui-même le raccordement de Bonneuil?

Il s'agit là d'un intérêt national et on ne saurait admettre que la soudure des voies ferrées aux voies navigables dépende du bon vouloir, de l'intérêt d'une société ou d'un industriel, de ses ressources, de sa compréhension plus ou moins intelligente de ses intérêts; enfin, qu'elle ne puisse être réalisée que lorsque cette initiative privée se met en mouvement.

Le Parlement n'a pas réclamé pendant trente ans, avec une rare insistance, à toutes les discussions du budget, cette liaison si nécessaire des voies ferrées et des voies navigables, il n'a pas voté la loi de 1908, pour aboutir à une aussi fâcheuse déception. Ce n'est pas pour s'en remettre aux calculs plus ou moins bien compris de l'intérêt privé, qu'il a poursuivi si longtemps cette grande amélioration d'intérêt général. Il a pensé au contraire, après avoir dépensé 20 milliards pour les voies ferrées et 4 milliards pour les voies navigables, qu'une entente loyale, certaine, devait s'établir entre elles, en vue d'éviter les encombrements, les arrêts, de donner leur plein rendement aux deux modes de transport, qui ont l'un et l'autre leurs avantages spéciaux, et peuvent en cas de crise des transports se suppléer, comme cela est déjà arrivé, notamment pendant la crise si aiguë de 1906, où seule la compagnie du Nord, la plus prospère, a pu satisfaire à toutes

les exigences du public, parce que ses lignes étaient doublées de voies navigables.

D'un autre côté la construction des voies de raccordement, pour avoir toute son efficacité, pour rendre les services qu'on en attend justement, doit être accompagnée de tarifs communs applicables aux marchandises qui passent de la voie ferrée à la voie navigable et réciproquement. Ces tarifs, à base décroissante, doivent tenir compte des parcours effectués sur l'une et l'autre voie pour le calcul des distances.

Votre commission est convaincue qu'il importe de donner à cette question des raccordements une solution définitive, sous tous les rapports, sans attendre le bon plaisir des intéressés. Il y va de l'intérêt général de la production, qui doit être favorisée par tous les moyens et non entravée par des obstacles naturels, trop faciles à supprimer. Il ne s'agit pas ici de travaux considérables comme le percement de tunnels ou l'exécution de vastes déblais et remblais. La pose de quelques rails en palier, entre des voies situées généralement à 1 ou 2 kilomètres l'une de l'autre, suffit pour réaliser la communication.

L'un des raccordements les plus importants qui ont été réalisés est celui de la gare de Roanne au port du canal où s'arrête la voie navigable le Havre-Paris-Nevers-Digoin, à 60 kilomètres du bassin houiller et métallurgique de Saint-Etienne. Il a rencontré une opposition acharnée qui s'est produite à propos des moindres détails d'exécution, mais, après vingt ans d'efforts ininterrompus, le travail a été achevé. Le trafic atteint 400,000 tonnes par an, et aujourd'hui l'accord est si complet entre les adversaires de la veille, qu'ils s'ingénient respectivement à faire produire à l'outil nouveau tout ce qu'il peut donner.

Si l'on avait procédé de même partout où il y avait des raccordements utiles à opérer, quels services n'auraient pas été rendus à l'agriculture et à l'industrie, et, durant les hostilités, au ministère de la guerre dont les transports ont été si souvent retardés.

L'incertitude du passé, les tergiversations, les hésitations doivent maintenant disparaître.

Les spécialistes estiment qu'un raccordement peut coûter en moyenne 600,000 fr. au maximum; en portant cette évaluation à 1 million, et en tablant sur cent raccordements à exécuter, dans un bref délai, sur l'ensemble du territoire, on arriverait à une dépense totale de 100 millions à ajouter aux 24 milliards consacrés à ce jour à la construction des voies ferrées et voies navigables, 100 millions pour donner à toutes ces voies un rendement plus considérable, pour éviter les encombrements si préjudiciables en certaines circonstances! En adoptant le système du paiement par annuités et de la concession avec garantie d'intérêt, ou en combinant ces deux modes financiers, il suffirait d'inscrire une dépense annuelle de 5 millions au budget, à supposer que les péages n'accusent aucune recette d'aucune sorte. Comme le contraire se produirait sûrement, car il n'y a pas d'exemple d'une voie nouvelle qui ne crée pas de trafic l'opération réussirait certainement sans charges ou avec des charges minimes. Mais devrait-elle entraîner des charges au début, elle est de celles qui s'imposent impérieusement, et qu'il serait déplorable d'ajourner.

Ces diverses considérations déterminent votre commission à vous proposer le vote d'un nouveau texte de loi pour assurer d'une manière certaine l'exécution de ces voies de raccordement, pour que la soudure entre les voies ferrées et les voies navigables si justement réclamée et que le Parlement poursuit depuis tant d'années, sans succès, devienne enfin une réalité.

L'article 2 de la loi du 5 décembre 1905 est ainsi conçu :

« Art. 2. — Des décrets rendus en conseil d'Etat, les compagnies entendues, pourront, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer.

« Les travaux seront exécutés par les compagnies sur les projets approuvés par le ministre des travaux publics; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés.

Cette faculté de faire n'ayant donné aucun résultat appréciable, votre commission vous propose de substituer l'obligation à la faculté et de remplacer dans le texte de l'article 2 le mot « pourront » par le mot « devront »; elle vous propose, en outre, d'ajouter à cet article ainsi modifié, un troisième et un quatrième paragraphes conçus de la manière suivante :

« Le ministre des travaux publics dressera, dans un délai de six mois, à partir du vote de la présente loi, un état des raccordements à opérer entre les voies ferrées et les voies navigables dont l'utilité aura été reconnue après enquête, sans préjudice de ceux qui seront reconnus nécessaires, ultérieurement.

« Chaque année, un certain nombre de ces raccordements seront exécutés, sans qu'il puisse en être établi moins de dix par année. Le système de l'emprunt ou de la garantie d'intérêt avec droit de péage leur sera appliqué. »

Mais toutes les voies de raccordement que l'on créera deviendraient inutiles si l'on pouvait appliquer aux marchandises, lorsqu'elles passent de la voie d'eau à la voie ferrée, des tarifs prohibitifs. Il ne faut pas que lorsque la barrière matérielle sera supprimée par des travaux de terrassement et par la pose de rails, par la construction de quais, il soit loisible aux compagnies de chemins de fer d'établir une barrière économique infranchissable qui viendra remplacer la première. La marchandise passant de la voie d'eau à la voie ferrée ne doit pas subir une sorte de pénalité pour avoir usé de la voie navigable. Ce serait souverainement injuste, et contraire aux intérêts mêmes des compagnies de chemins de fer.

Pour éviter ce danger, votre commission vous propose d'ajouter à la loi du 5 décembre 1905 le paragraphe ci-après :

« Il sera procédé, pour l'établissement de la taxe de transport, sur la voie ferrée, pour les marchandises en provenance ou à destination de la voie fluviale transitant par les gares d'eau, de la même façon que les compagnies de chemins de fer procèdent entre elles pour la répartition des tarifs communs.

« Les tarifs communs ou spéciaux applicables à la marchandise transportée seront calculés du point de départ au point d'arrivée fluvial ou ferré, sans tenir compte du mode de transport employé et le prix moyen kilométrique résultant du parcours global sera appliqué sur le nombre de kilomètres réellement parcourus, sans aucune taxe spéciale de la gare d'eau à la gare de raccordement du réseau intéressé. »

Régime financier.

C'est pour arriver à constituer pour les ports et les voies navigables intérieures un régime financier analogue à celui qui a permis d'effectuer, pour la construction des chemins de fer, une dépense de 20 milliards, sans écraser le contribuable français, que M. Audiffred a déposé successivement deux propositions, l'une le 8 février 1906, l'autre le 2 avril 1909, qui ont été renvoyées à l'examen de votre commission de l'outillage national, présidée par M. de Freycinet. Depuis huit ans votre commission n'a cessé de s'en occuper.

Nous devons dire que, dans l'intervalle, une interpellation ayant eu lieu au Sénat, à la demande de MM. César Duval, Audiffred et Gourju, dans laquelle ces idées sur la nécessité d'un nouveau système financier, pour la construction des ports et des voies navigables, furent exposées, la Haute Assemblée adopta dans sa séance du 14 février 1908 l'ordre du jour suivant :

« Le Sénat, approuvant les déclarations du ministre des travaux publics, comptant sur sa fermeté pour assurer et développer le service des transports par voies ferrées et fluviales, passe à l'ordre du jour. »

A l'appui de sa proposition de loi de 1905, M. Audiffred invoquait notamment les considérations suivantes :

Le chemin de fer ne remplace pas le canal, parce qu'il ne peut transporter les marchandises aux mêmes conditions de bon marché. Il a un matériel coûteux à entretenir et à amortir; ses frais de personnel et de traction sont considérables.

Actuellement, sur tous nos canaux, transformés suivant le programme de 1879, un bateau de 300 tonnes, qui représente un train de 50 wagons chargés d'un poids uniforme de 6,000 kilogr., circule avec deux hommes et trois bêtes de trait de force moyenne. La traction, grâce à de nouvelles inventions, peut être organisée, de la façon la plus économique, au moyen de toueurs électriques, actionnés par la force produite par les chutes d'eau des écluses.

Tous les moyens de transport ont, du reste leur rôle bien déterminé, et l'expérience assigne à chacun d'eux sa place dans le développement de la richesse publique.

La route de grande communication et le chemin vicinal ordinaire rendent d'incontestables services, mais seuls, ils ne sauraient permettre ni la construction de nombreuses usines, ni la culture intensive du sol. Il leur faut l'aide de la voie ferrée, qui met en communication rapide les personnes, et qui transporte à de grandes distances, et à prix réduit, des charges considérables. Mais lorsque le tonnage atteint des proportions plus grandes, la voie ferrée, à son tour, se montre impuissante à suffire au trafic auquel elle a donné naissance, et si le canal ne lui vient pas en aide, non seulement l'industrie périélite, sous le poids de la concurrence ruineuse qui lui fait subir les régions plus favorisées, mais des richesses naturelles, qui pourraient être utilisées, et qui fourniraient à l'industrie et à l'agriculture un aliment puissant, restent enfouies dans le sol, complètement inutilisées.

La route de terre crée un certain trafic: la voie ferrée fait naître un trafic beaucoup plus élevé et augmente la circulation des voies vicinales, et maintenant l'automobile, pour le transport des voyageurs et des lourds fardeaux, entre en ligne, en donnant à toutes les voies de terre une utilité nouvelle.

La voie navigable, à son tour, crée un trafic presque aussi important que la voie ferrée et développe, dans de très grandes proportions, le trafic des deux premières.

Il n'y a pas antagonisme entre ces divers moyens de transport; ils ne sont pas destinés à se faire concurrence et à se nuire; ils constituent les organes différents, mais également utiles, d'un être unique, d'autant plus puissant qu'il est pourvu de moyens d'action moins rudimentaires et plus nombreux.

Il est temps de rétablir l'équilibre, si nous ne voulons pas être écrasés par des concurrents mieux outillés.

M. Krantz, qui a traité, d'une manière magistrale, toutes les questions relatives au transport par chemins de fer et voies navigables, a, dans la séance de l'Assemblée nationale du 13 juin 1874, posé d'une manière irréfutable les principes qui régissent cette matière.

« Tout d'abord, a-t-il dit, il faut reconnaître que les réclamations dont on est assailli s'appliquent presque uniquement au transport en petite vitesse: de la grande vitesse, voyageurs, marchandises ou accessoires, il n'est rien ou presque rien dit.

« Tout porte à croire que, comme prix, comme puissance et comme facilité de transport, la petite vitesse est réellement le côté faible des chemins de fer, celui auquel il faut, dans l'intérêt général, venir en aide.

« C'est ici que la concurrence peut intervenir utilement, mais à la condition qu'elle soit principalement faite par les voies navigables. En effet, les canaux et rivières canalisées ont une puissance de transport presque indéfinie, peuvent, dans un moment donné, faire face aux plus sérieux encombrements, les dissiper, et enfin transporter à des prix très bas, quand ils sont bien établis. Non seulement ils peuvent faire office de modérateur par le bon marché, mais encore de régulateur par la fixité de leurs prix. Arrêtons-nous un instant sur ce point.

« Avec un canal laissé entre les mains du public, le relèvement subit des prix n'est pas à craindre. Alors même que tous les marins d'une ligne se mettraient en grève, ils ne pourraient pas opprimer leur clientèle; la voie, en effet, est libre, le matériel flottant peu coûteux à acheter ou à construire, et l'éducation technique d'un marinier de canal facile à faire. Personnel et matériel seraient donc aisément remplacés et la coalition rompue.

« Il n'en va pas de même avec les chemins de fer; la compagnie qui exploite un réseau est, par le fait, maîtresse absolue des prix dans la zone qu'elle occupe. Elle abaisse ses tarifs, s'il lui plaît de le faire, mais aussi les relève si elle le juge convenable. Personne ne peut l'en empêcher, et tant qu'elle ne sort pas des limites très larges du tarif légal, et qu'elle observe les délais réglementaires, l'administration est sans droit pour s'y opposer. »

Mais quand bien même l'Etat serait maître absolu des tarifs, il aurait encore intérêt à créer la voie navigable, parce qu'il est, en effet, nous ne saurions trop le répéter, des limites au-dessous desquelles les tarifs des chemins de fer ne peuvent descendre, sans qu'il devienne nécessaire de faire appel à la garantie d'intérêt qui grève le budget. Ces limites peuvent, au contraire, être très facilement franchies par la voie navigable.

Dans son exposé des motifs de la loi du 4 novembre 1878 sur le classement et l'amélioration des voies navigables, M. de Freycinet disait également : « L'opinion publique, après s'être prononcée presque exclusivement en faveur des chemins de fer, se tourne maintenant vers les voies navigables et demande avec raison, selon nous, une distribution plus équitable des rôles entre les deux puissants moyens de transports. »

Dans tous les pays où l'importance du trafic justifie la création d'un canal, celui-ci, loin d'amener une diminution dans les transports par chemins de fer, favorise leur développement.

Ces faits sont d'observation courante dans la région du nord de la France, si abondamment pourvue de voies ferrées et de canaux, et on les constate également sur tout le parcours de la voie navigable de Paris-Moret à Roanne, qui longe le chemin de fer du Bourbonnais, et sur tout le parcours des canaux de Bourgogne. Depuis le rachat du canal du Midi, qui a été rendu à la circulation, les recettes de la compagnie du Midi, loin de diminuer, ont augmenté.

Il convient donc d'outiller notre pays au point de vue de la navigation intérieure et d'achever progressivement la construction des canaux, qui sont le complément nécessaire des routes et des chemins de fer et leur donnent leur entière puissance de production. En cas de guerre, les canaux contribueront à la défense et ils permettront les transports industriels et agricoles, pendant que les chemins de fer seront absorbés par les services militaires. De cette façon la vie nationale ne sera pas interrompue.

La proposition de loi de M. Audiffred de 1909, qui reprenait, en la complétant, celle de 1906, comprenait deux parties : la première contenait une énumération des travaux à entreprendre pour mettre nos grands ports : Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire-Nantes, le Havre-Rouen, Dunkerque, en état de recevoir les plus grands navires et de leur assurer les plus grandes facilités de chargement, de déchargement, de stationnement et de réparation. La dépense prévue était évaluée sommairement à 800 millions.

La deuxième partie prévoyait un certain nombre de voies navigables, constituant de grandes artères, auxquelles devaient se rattacher plus tard des canaux ou rivières canalisées d'importance secondaire. Nous en avons donné plus haut l'énumération.

Les dépenses de construction des voies navigables étaient évaluées sommairement à 1 milliard 800 millions, soit au total, pour les ports et les voies navigables, une dépense de 2 milliards 600 millions, ou même, en chiffres ronds, pour parer à tous les imprévus, trois milliards.

Ce programme, destiné à doter la France de moyens de transports d'une incontestable puissance, qui ne prévoit que les grandes voies d'intérêt général, ne saurait être exécuté si l'on continue à employer pour le paiement des travaux, le système usité jusqu'à ce jour, qui consiste à acquitter les dépenses faites annuellement au moyen des crédits inscrits, chaque année, au budget de l'Etat, et des fonds de concours fournis par les intéressés, presque toujours inférieurs aux charges assumées par l'Etat. Ces crédits annuels, qui ont été relevés, en ces derniers temps, à la suite d'incessantes réclamations, atteignent 21 millions pour les

canaux et 18 millions pour les ports, après avoir été souvent beaucoup moindres (1).

Ce chiffre de 3 milliards ne représente pas la totalité des dépenses à faire, car, à côté de nos cinq grands ports et de ces grandes artères navigables qui intéressent le pays tout entier, il est un certain nombre de ports de moindre importance et de voies navigables secondaires que l'on ne saurait négliger, et pour lesquels le Parlement, avec raison, ne cesse de voter des lois, sans, du reste, assurer autrement leur exécution.

Dès à présent, le Parlement a décidé la construction d'un assez grand nombre d'ouvrages en cours d'exécution.

Pour les achever, l'Etat aura encore à dépenser :

Pour les ports.....	257.672.400
Pour les voies navigables.....	247.020.561
Total.....	504.692.961

La plupart de ces travaux font partie du programme voté en 1902, sur la proposition de M. Baudin, ministre des travaux publics.

L'achèvement de ces travaux partiels, en cours d'exécution, comportant encore une dépense d'environ 500 millions, qui ne donneront satisfaction qu'à un certain nombre de régions, réclamera donc un grand nombre d'années, quatorze au moins, avec le système financier actuel.

Si le système financier adopté pour leur exécution était maintenu, il faudrait non seulement attendre un très long temps pour les terminer, mais il faudrait, ce qui serait plus grave, s'interdire la possibilité d'entreprendre la construction d'un outillage plus important, répondant aux besoins urgents du développement économique moderne, qui a été évalué à 3 milliards de francs par M. Audiffred dans sa proposition de loi; à plus de 2 milliards de francs par M. Jean Dupuy, ministre des travaux publics, dans sa déposition devant votre commission.

Il faudrait attendre soixante-dix années pour assister à sa complète exécution.

Toute idée d'exécution de grands travaux publics concernant les ports et les voies navigables devrait être abandonnée.

Un tel aveu d'impuissance est évidemment inacceptable.

Comment sortir de cette situation ?

Comment donner à notre pays, dans des délais satisfaisants, les ports et les voies navigables qui lui sont indispensables ?

Deux moyens financiers ont été proposés, et ces deux moyens ont subi l'épreuve de l'expérience, puisqu'ils sont appliqués en France pour l'exécution des chemins de fer et pour tous les travaux départementaux et communaux dans nos colonies pour les grands travaux, et à l'étranger pour l'exécution de certains ports de très grande importance.

Ces moyens sont : 1^o avec ou sans concession, le paiement à l'aide d'annuités de remboursement; 2^o la concession de la construction et de l'exploitation des ouvrages, soit avec des subventions fournies à l'aide des annuités de remboursement, soit avec une garantie d'intérêt, soit par ces deux moyens à la fois.

(1) Les crédits annuels pour les ports maritimes ont été :

En 1905 de.....	12.693.000 fr.
1906.....	12.093.000
1907.....	12.381.000
1908.....	11.584.000
1909.....	10.661.000
1910.....	10.661.000
1911.....	10.630.000
1912.....	19.485.000
1913.....	16.503.000
1914.....	18.000.000 (projet de budget.)

Les crédits annuels pour les canaux et rivières ont été :

En 1905 de.....	13.042.600 fr.
1906.....	13.437.800
1907.....	13.867.500
1908.....	12.517.500
1909.....	13.867.500
1910.....	15.139.600
1911.....	15.301.000
1912.....	18.400.000
1913.....	19.800.000
1914.....	21.090.000

Avec le paiement à l'aide d'annuités de remboursement, l'Etat emprunte la somme nécessaire à l'exécution des travaux, qu'il achève en un très petit nombre d'années, et il acquitte le capital dépensé, au moyen d'annuités échelonnées sur un long espace de temps, qui représentent l'intérêt et l'amortissement du capital. Il fait supporter par trois ou quatre générations, la charge de travaux qui serait indéfiniment utiles.

Il peut concéder à destiers, compagnies concessionnaires ou chambres de commerce, l'exécution et l'exploitation des entreprises. Dans ce dernier cas, ce sont ces compagnies qui empruntent elles-mêmes le capital nécessaire, et elles le remboursent, à l'aide des péages qu'elles perçoivent, des annuités de remboursement qui leur sont servies, ou de la garantie d'intérêt qui leur est accordée par l'Etat, ou de ces deux modes de remboursement.

Les avantages de ces deux systèmes sur celui du paiement immédiat des travaux au fur et à mesure de leur exécution, exclusivement en usage aujourd'hui, sont indiscutables.

Nous devons présenter ici une observation importante d'ordre technique, au point de vue de l'exécution des travaux, qui fortifiera notre argumentation en faveur du nouveau système financier préconisé.

Avec le système actuel les travaux s'effectuent dans les plus mauvaises conditions. Souvent les chantiers sont momentanément délaissés faute de crédits; quand on les reprend, il faut les remettre en état, réparer les dégradations inévitables. Enfin, les ouvrages ne profitent au public qu'après de longues années.

Pretons comme exemple une des grandes entreprises inscrites, toutes récemment, au programme des travaux à exécuter (loi du 26 août 1913.)

Une dépense de 95 millions a été votée pour l'agrandissement du port de Rouen et la canalisation de la basse Seine sur 120 kilomètres, à laquelle il faudra ajouter pour la partie la plus rapprochée du Havre, en aval de la Risle, 21 millions, lorsque les études définitives auront été terminées, ce qui ne saurait tarder. Les travaux et la dépense totale forment un ensemble s'élevant à 119 millions dont aucune partie ne doit être disjointe.

Le port de Rouen se développe avec une extrême rapidité, au grand profit de la prospérité nationale. Il était le second port de France avec un tonnage de 4.441.542 tonnes en 1912, venant immédiatement après Marseille et dépassant le Havre avec ses 4.115.606 tonnes. Depuis le commencement de la guerre, il s'est élevé à plus de 8 millions.

Il faut créer des bassins nouveaux à côté de ceux existants, qui sont devenus tout à fait insuffisants. Il faut construire des murs de quais sur une très grande longueur. Pour la basse Seine il faut enlever des îlots, des seuils dangereux pour la navigation. Il est indispensable de construire des digues pour compléter celles qui ont été établies sur le parcours de la Seine, entre le Havre et Rouen, de manière à créer un chenal qui ne s'envase jamais, où, avec la marée montante et la marée descendante, des chasses d'eau puissantes se produisent automatiquement. Des navires ayant huit mètres de tirant d'eau au lieu de six accèderont alors, sans difficulté, au port de Rouen. C'est une des plus belles entreprises de travaux publics qui se puisse concevoir. Lamartine, avec la prescience du génie, l'avait clairement entrevue lorsque, à la Chambre des députés, en 1816, il défendit éloquemment le vote d'un crédit de 3 millions, première tentative de l'amélioration de la Seine, considérée du reste comme une expérience à faire.

Le programme arrêté aujourd'hui par le Parlement a été parfaitement étudié par nos savants ingénieurs, et discuté à fond par tous les corps compétents : chambres de commerce, commission nautique, conseil général et conseil municipal de Rouen.

La loi qui l'a sanctionné est définitive. Reste à l'exécuter.

Il conviendrait de réaliser très rapidement cette grande entreprise, pour lui faire produire tous ses effets utiles, et ces effets utiles, en ce qui concerne la Seine surtout, pour laquelle la dépense prévue est de 70 millions, seront obtenus seulement lorsque l'ensemble des travaux aura été achevé.

Avec le système financier aujourd'hui en vigueur cela est absolument impossible.

En effet, pour établir le chenal de 125 kilomètres d'une largeur de 1.000 mètres aux abords du Havre, à son point de départ près de la mer, se rétrécissant progressivement jusqu'à Rouen, où il n'aura plus que 170 mètres, il faut, sur tout son parcours, parachever les digues existantes, et faire disparaître les seuils et îlots qui encombrant le lit du fleuve.

Les digues complémentaires auront une longueur d'environ 63 kilomètres. D'après le projet on mettra vingt-cinq ans à les construire.

Chaque année, on les établira sur une longueur de 2 à 4 kilomètres. On payera cette dépense par fractions, et on ne retirera qu'après vingt-cinq ans le profit de ce travail. Mais il ne faut pas perdre de vue un point important : c'est seulement lorsque tous ces fragments de digues soudées entre elles et soudées aux anciennes auront été achevés, lorsqu'on aura définitivement débarrassé le lit du fleuve, à l'aide de dragages, de tous les seuils qui s'opposent à la navigation ou lui apportent une gêne sérieuse, lorsqu'on aura fait disparaître les îles et îlots qui l'encombrant que le chenal de 125 kilomètres sera véritablement constitué, que le tirant d'eau de 8 mètres aura été atteint, et que le désensablement du chenal par la marée montante et descendante se réalisera.

Dans le rapport que j'ai eu l'honneur de présenter au Sénat le 31 juillet 1913 sur cette question spéciale de l'amélioration et l'extension du port de Rouen et de ses accès, j'ai donné sur l'exécution des travaux des explications qu'il me paraît nécessaire de reproduire ici.

Je disais :

« Pour réaliser le programme de l'amélioration définitive de la navigation dans la basse Seine et obtenir un tirant d'eau de 8 mètres, il faut compléter sur tout le parcours, sur les deux rives, les digues qui ont été établies seulement dans les parties les plus défectueuses, et débarrasser définitivement le fleuve, à l'aide de dragages et de la suppression d'îles, d'îlots, de tous les obstacles qui s'opposent actuellement à la navigation ou lui apportent une gêne sérieuse.

« Quand le fleuve aura ainsi été endigué et débarrassé de tous les *impedimenta*, la marée montera, portant facilement tous les navires, et au retour, vers la mer, chassera avec force toutes les matières tenues en suspension par le flot. Ces matières, énergiquement entraînées, ne pourront se déposer nulle part et on n'aura pas à craindre des atterrissements, des dépôts, des créations de seuils qu'il faudrait draguer sans cesse, et à grands frais.

« L'expérience des travaux antérieurs fournit, à cet égard, des données rassurantes.

« Babin, ingénieur en chef des travaux, qui, depuis sept ans, a préparé et exécuté, avec ses dévoués collaborateurs, un certain nombre des améliorations réalisées dans la basse Seine, déclare, de la façon la plus nette, que si l'on exécute les travaux prévus, assurément d'un prix élevé, on sera à peu près complètement déchargé des travaux onéreux d'entretien. La dépense initiale de premier établissement, quoique très élevée, sera moins coûteuse que les travaux de dragage répétés qu'il faudrait de toute nécessité exécuter, chaque année, si l'on avait, dans le but de réaliser une économie fâcheuse sur la construction première, négligé de faire ce que l'expérience du passé conseille impérieusement.

« Ce programme est celui que le Sénat a approuvé, pour le port de Nantes, sur le rapport de M. de Pontbriand, présenté au nom de votre commission de l'outillage national ».

Ainsi, on voit bien nettement le programme d'ensemble qui a été préparé par nos ingénieurs et voté par le Parlement. Dans ce programme tout se tient ; chacune des parties est dépendante de l'autre ; on peut même dire que chacune des parties commande l'autre.

La dépense prévue est de 66 millions pour l'amélioration de la basse Seine et l'établissement d'un tirant d'eau de 8 mètres.

Cette dépense ne saurait être fractionnée sans les plus grands inconvénients car, encore une fois, le résultat recherché ne pourra être obtenu que si les travaux prévus sont tous exécutés d'ensemble, très rapidement. A cette

condition seulement, on obtiendra le résultat que l'ingénieur en chef, M. Babin, a indiqué.

De même, il tombe sous le sens, qu'avec le système financier actuel, qui oblige le ministre des travaux publics à éparpiller, entre toutes les rivières canalisées et tous les canaux de France, le maigre crédit annuel de 18 millions dont il dispose, crédit qui avait même été réduit à 14 et à 10 millions dans les années précédentes, l'exécution des améliorations de la basse Seine exigera un trop grand laps de temps, que l'opération aura lieu dans les conditions les plus défectueuses, partant les plus coûteuses et que le résultat poursuivi ne pourra pas être atteint de très longtemps.

On n'aura pas le tirant d'eau de 8 mètres que l'on veut obtenir ; les seuils, les îlots ne pourront être enlevés. S'ils le sont, ils se reformeront. Leur enlèvement sera d'ailleurs plus dispendieux, si on le répartit sur plusieurs années, que si on l'exécute d'un seul coup et d'ensemble, car les opérations d'ensemble peuvent être réalisées avec des engins d'une puissance exceptionnelle, difficiles à employer pour des travaux de peu d'importance. Tous les hommes compétents savent que, dans la Seine spécialement, on doit surtout combattre des atterrissements. Pour opérer avec succès, il est indispensable de faire de grands cubes de dragage d'un seul coup, en même temps que les travaux de défense nécessaires au maintien des fonds gagnés, sous peine de voir combler plusieurs fois des profondeurs trop lentement obtenues.

Il résultera donc un supplément de dépense considérable, si l'on continue à suivre le système actuellement usité, et le pays qui payera dans le cas d'exécution lente, échelonnée sur un grand nombre d'années, la même somme de 66 millions, et très probablement une somme supérieure, attendra vingt-cinq ans les profits de cette opération, dont il pourrait bénéficier après quatre ou cinq ans au plus.

Il nous serait facile de démontrer que pour les travaux du port de Rouen qui comprennent la construction de deux bassins, de murs de quais, d'un bassin de radoub, etc., l'avantage de la construction rapide, sur la construction lente échelonnée sur un grand nombre d'années, est aussi incontestable que pour les travaux de canalisation de la basse Seine.

Cette démonstration serait facile à faire pour tous les autres grands travaux, qu'ils s'agisse des grands ports comme Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, le Havre, Dunkerque, ou qu'il s'agisse des voies navigables de grande longueur, comme les canaux latéraux de nos grands fleuves, les canaux de raccordement de ces fleuves entre eux et les voies de raccordement des voies ferrées aux voies navigables.

Mais le système financier du paiement immédiat des travaux, avec les crédits budgétaires annuels, n'a pas seulement le grand inconvénient de créer des conditions onéreuses et défectueuses pour l'exécution des travaux, d'entraîner forcément un certain gaspillage des ressources, il a, ce qui est bien plus grave, le grand désavantage de rendre impossibles les grands travaux publics, qui fécondent le pays, en retardant indéfiniment les plus urgents.

Que faire de sérieux, en effet, avec des crédits annuels de 18 millions pour les ports et de 21 millions pour les canaux ?

Si, au contraire, on affectait les deux tiers de ces crédits annuels, soit à gager des annuités de remboursement, soit à servir des garanties d'intérêt, on pourrait consacrer aux grands travaux publics une somme d'environ 60 millions, qui permettrait de constituer immédiatement une fraction importante de l'outillage national. Le développement de l'activité industrielle et agricole qui s'ensuivrait entraînerait un accroissement sensible de la richesse nationale. En face des résultats obtenus, le Parlement n'hésitait pas à ajouter chaque année quelques millions de plus, pour payer des opérations réalisées dans des conditions aussi productives, comme il le fait méthodiquement pour les chemins de fer d'intérêt local.

La conclusion, qui se dégage des observations qui précèdent, est qu'il y a lieu de procéder pour les voies navigables et les ports, pour les voies de raccordement, de la même façon que pour les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local. On doit se procurer le capital, par un procédé financier analogue à celui en usage dans les grandes entreprises étrangères

similaires, et dans nos compagnies de chemins de fer. Il faut exécuter les travaux très rapidement, afin d'en faire bénéficier le public dans le plus bref délai, et, pour cela, assurer le service des intérêts et l'amortissement des sommes dépensées, soit à l'aide de péages, soit à l'aide d'annuités de remboursement ou de garanties d'intérêt prélevées en partie sur les crédits annuels consacrés à ces travaux. Avec l'augmentation du tonnage qui suivrait nécessairement l'achèvement rapide des travaux, les charges de l'Etat et des pouvoirs locaux iraient certainement en diminuant chaque année, sans parler des revenus indirects que le Trésor et les budgets locaux retireraient d'une opération ainsi réalisée rapidement, et du développement de la prospérité générale qui s'ensuivrait. On ne saurait oublier que, d'après les déclarations de l'administration des travaux publics, l'Etat a retiré en 1906 des chemins de fer un produit net, direct, de 275.514.523 fr., et en 1912 de 322.785.121 fr., sans parler des profits indirects, procurés à la nation, qui sont aujourd'hui bien plus élevés.

Votre commission de l'outillage national a pensé qu'elle devait, avant de vous proposer sur ces graves problèmes, des solutions qui lui paraissaient cependant si justifiées, consulter le Gouvernement. Elle a estimé qu'en pareille matière une collaboration avec lui s'imposait, et elle a demandé aux divers ministres, qui se sont succédé au département des travaux publics, en ces dernières années, de lui exposer leurs vues, et de rechercher avec elle les moyens de mettre un terme à une inaction qui ne pourrait durer, sans affaiblir notre pays et causer le plus grand préjudice à l'agriculture, à l'industrie et au commerce.

Elle a successivement entendu MM. Barthou, Millerand, Puech et Jean Dupuy.

M. Barthou a consulté le conseil général des ponts et chaussées. M. Puech a manifesté le désir de consulter une commission composée de hauts fonctionnaires du ministère des finances et du ministère des travaux publics.

Enfin, M. Jean Dupuy a constitué une grande commission composée de parlementaires et de personnalités importantes, d'une haute compétence en matière de finances et de travaux publics.

Tous ces ministres se sont montrés favorables à l'exécution des grands travaux, par des procédés autres que ceux actuellement employés. Ils ont reconnu la nécessité de faire porter la charge des dépenses sur plusieurs générations. Leurs déclarations, toutes concordantes, présentent un très grand intérêt : nous les donnons telles qu'elles ont été recueillies, après nous être assurés, auprès de leurs auteurs, qu'elles reproduisent exactement leur pensée.

Voici ces déclarations :

SÉANCE DU 13 MARS 1908

Audition de M. Barthou, ministre des travaux publics.

« M. le ministre. — Je déclare tout de suite que je suis d'accord sur les principes avec la commission. Il y a un ensemble de problèmes économiques à envisager avec l'intention loyale de les résoudre.

« Vous avez parlé successivement, monsieur le président, du plan technique et des moyens financiers.

« Parmi les travaux à exécuter, vous avez distingué entre les ports et les canaux. Je vous remercie d'avoir proclamé l'activité avec laquelle nous nous occupons des ports, et, à cette occasion, je suis heureux de rendre hommage à la collaboration de M. Chargeraud, directeur de la navigation. J'ai visité avec lui les ports du Havre, de Rouen, de Marseille. Des projets ont pu être déposés rapidement ; nous les avons liés, pensant que c'était le meilleur moyen d'aboutir, devant le Parlement. Je crois que la Chambre, favorablement disposée, voudra les discuter à très bref délai, et j'espère que je ne rencontrerai pas devant le Sénat les difficultés qui se sont élevées en 1894 pour le port du Havre ; si le projet alors en discussion avait été voté, les travaux que nous proposons aujourd'hui seraient exécutés, tandis que tout est à reprendre.

« Je ne me suis pas seulement préoccupé des ports du Havre et de Marseille ; j'ai saisi M. le

ministre des finances d'un projet visant beaucoup d'autres ports et qui entraînera une dépense de 500 millions avec le concours des intéressés.

« Mais quand on établit un programme, chacun en veut sa part, et les satisfactions données aux intérêts locaux nuisent souvent à l'intérêt général. C'est pour cela que je n'ai pas déposé devant le Parlement ce vaste programme, mais je l'ai soumis au ministre des finances et je recherche avec lui les moyens d'en assurer l'exécution.

« En ce qui concerne les canaux, j'ai peu de choses à ajouter à ce qu'a dit M. le président. Pour le canal du Berri, nous n'avons pas obtenu des intéressés le concours de 50 p. 100; il me paraît, d'ailleurs, qu'il ne s'agit pas là d'un travail à mettre au premier plan.

« Vous avez dit que le canal du Nord-Est était moins réclamé que d'autres par les populations. Les renseignements que j'ai recueillis me permettent d'affirmer qu'il est très demandé; il y a, dans cette région, un développement colossal de l'industrie. Chaque jour, nous sommes saisis de demandes de concession; dans quelques années, nous verrons de grandes villes là où il n'y a actuellement que des villages. Le canal du Nord-Est doit donc retenir notre attention.

« Je me suis expliqué sur le canal latéral au Rhône devant le Sénat. Des études qui ont été poursuivies par mon administration, il résulte que la dépense sera d'environ 500 millions. J'ai communiqué le dossier à la Chambre de commerce de Lyon; le président de cette chambre, M. Isaac, va provoquer une réunion de toutes les chambres de commerce intéressées; il y aura des divergences de vues; mais cette consultation est un élément indispensable de l'instruction; elle nous permettra de savoir quelle suite il faut donner au projet. Je ne perds pas la question de vue et je serai heureux de pouvoir l'apporter rapidement devant les Chambres.

« J'arrive à la voie navigable dans la vallée de la Loire. C'est là une question très délicate. Des essais ont été ordonnés par le Parlement, je n'avais pas le droit de les arrêter. Pour en connaître le résultat, il faudra un temps assez long. Mais j'estime que ces essais ne doivent pas entraîner un ajournement indéfini. L'heure est venue de savoir ce qu'on veut faire et ce qu'on ne veut pas faire. Les essais poursuivis ne régleront qu'une partie du problème. La question de l'utilisation de la Loire reste ouverte. Fera-t-on un canal latéral à la Loire servant de grand central, ou adoptera-t-on un système mixte? Le canal latéral à la Loire est-il bien celui qui nous doit relier à l'Europe centrale? Sera-ce au contraire la Seine qui donnera la solution du problème?

« Je vous demande la permission de ne pas prononcer aujourd'hui, mais je vous donne l'assurance que mon administration se préoccupe beaucoup de la question et j'ai demandé à M. Charguéraud de me mettre à même de prendre une décision. Je l'ai prié de saisir le conseil général des ponts et chaussées; il faut rechercher quel sera le trafic et s'il sera suffisant pour rémunérer les capitaux engagés. Je déclare bien haut que c'est là une question sur laquelle mon administration doit prendre parti et, lorsque, d'accord avec mon collègue du commerce, j'aurai pu adopter une solution, je viendrai m'expliquer devant vous sur la proposition de M. Audiffred.

« Reste la question des voies et moyens. Les intéressés disent que la contribution de 50 p. 100 ne doit pas être un dogme, c'est entendu. Mais, d'autre part, les finances publiques exigent des ménagements et ceux qui disent qu'un travail est intéressant doivent contribuer à la dépense.

« Il est incontestable que des travaux peuvent présenter une utilité générale incontestable sans que les intéressés puissent fournir une contribution de 50 p. 100. C'est une question d'espèce. Les sommes mises à la disposition du ministre des travaux publics sont assez minimes; j'ai le devoir de les défendre. Dans le projet de budget de 1903, j'ai voulu tenir compte des sollicitations légitimes dont j'étais l'objet pour les postes et les canaux. M. le ministre des finances m'a demandé des réductions; il y en a que je ne peux pas consentir. Mes dépenses sont justifiées et productives; c'est perdre de l'argent que de ne pas les faire.

« La question se pose de savoir s'il n'y a pas

lieu d'appliquer aux voies navigables le procédé qui a été adopté pour les chemins de fer. Cette question regardé à la fois le ministre des travaux publics et le ministre des finances. S'il est vrai que je suis le moteur, il me faut de l'essence, et le ministre des finances se montre très économe. Je lui ai soumis la proposition de M. Audiffred; il a fait examiner par ses services. Mais, dès le premier moment, il a fait les plus expresses réserves. Je me réclamerai de l'autorité de votre président et de celle de la commission tout entière pour essayer de vaincre les résistances de mon collègue.

SÉANCE DU 16 MARS 1910

Audition de M. Millerand, ministre des travaux publics.

« M. le ministre. — Aux questions précises qui me sont posées, je m'efforcerai de répondre d'une façon précise.

« Je parlerai tout d'abord des procédés financiers auxquels on peut recourir pour l'exécution des grands travaux. S'il ne s'agissait que d'améliorer les voies actuelles ou d'entreprendre certains travaux qui, tout en dépassant un peu le caractère de travaux d'entretien, ne sont pas à proprement parler des travaux neufs (canal du Berri), j'estime que le procédé préconisé dans la loi Baudin serait suffisant et qu'on pourrait se borner à se servir des crédits annuels du budget et de la contribution des intéressés. Mais si, comme on y sera conduit fatalement, on envisage la nécessité de grands travaux, il faudra trouver d'autres procédés.

« Je n'ai pas besoin de dire à la commission que je suis tenu à beaucoup de prudence en cette matière. L'établissement ou même l'esquisse d'un programme de travaux publics, même restreint aux voies navigables, est d'ordre gouvernemental et ce n'est pas à la fin d'une législature qu'on peut l'envisager.

« Mais je puis dire que le moment est proche où le Gouvernement devra envisager l'établissement d'un programme de voies navigables analogue à celui qui a été établi par vous, monsieur de Freycinet, pour les voies ferrées, et les moyens de le réaliser. A ce dernier point de vue, je ne puis donner que mon sentiment tout à fait personnel, mais je suis convaincu qu'on ne pourra exclure des travaux tels que le canal latéral au Rhône qu'au moyen de l'emprunt, les intérêts et l'amortissement figurant seuls au budget.

« Sans entrer davantage dans l'examen de cette grosse question qui me paraît la question de demain, je crois que la commission pourrait dès maintenant voter des dispositions très utiles contenues dans la proposition de M. Audiffred, ou dans le projet Baudin, dont vous êtes encore saisis. Il s'agit d'une meilleure utilisation des voies existantes et de leur liaison avec les voies ferrées. Que la voie navigable soit lente, cela est naturel, mais ce qui n'est pas forcé, c'est que le transport par voie navigable soit irrégulier. Le rendement serait sûrement augmenté si on donnait au commerce et à l'industrie l'assurance que les transports se feront dans des délais connus déterminés. Or, rien de pareil n'existe actuellement. Cela tient surtout à ce que la traction n'est pas organisée sur la plupart des voies navigables; il n'y a aucune règle applicable aux transporteurs, et par suite pas de sécurité pour les expéditeurs.

« Pour remédier à ce vice, il faut qu'il y ait au canal un cerveau, une tête; de même que dans un port, la chambre de commerce, le conseil d'administration du port règlent le fonctionnement de l'organisme, de même il faut que dans un grand réseau de voies navigables, il existe un établissement public ayant pouvoir et responsabilité pour gérer ce réseau. J'attache un intérêt de premier ordre à ce que la commission veuille bien reprendre l'examen des articles du projet de M. Baudin relatifs à cette question.

« L'organisation de ce service implique la faculté d'établir des péages, dans des conditions limitées. Mais c'est là une clause tout à fait admissible et les intéressés acquiescent sans regret ces taxes s'ils ont comme contrepartie les avantages de sécurité et de régularité qui leur manquent aujourd'hui.

« Quant à la partie du projet de M. Audiffred relative aux travaux à exécuter, je demande à m'en tenir pour le moment à l'avis du conseil général des ponts et chaussées. J'ai déjà donné

la preuve de mes bonnes intentions en faisant commencer l'étude des travaux du canal du Berry.

« Pour fixer le programme il sera nécessaire de faire un travail à la fois d'ensemble et régional, qui permette de se rendre compte de la dépense et des difficultés techniques — c'est l'affaire des ingénieurs — et de l'utilité du travail; sur ce dernier point on devra consulter les représentants du commerce et de l'industrie. Mais le Gouvernement qui entreprendra cette œuvre devra se placer en face de la nécessité de faire appel à des moyens financiers autres que les crédits budgétaires.

« M. de Freycinet, président de la commission. — Pour résumer cette discussion, je demande à M. le ministre s'il est disposé à examiner la grosse question des voies et moyens pour compléter notre outillage, à reprendre en les rajeunissant, les idées de M. Baudin, pour les rapprocher de la proposition de M. Audiffred, de façon à créer les ressources nécessaires et à organiser les établissements publics d'exploitation.

« M. le ministre. — En ce qui touche les moyens financiers applicables à un programme de travaux neufs, je ne pourrai soumettre la question au Gouvernement que pour la législature prochaine; sous cette réserve, je déclare que c'est le devoir du ministre des travaux publics de faire l'étude qui est demandée.

SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 1910

Audition de M. Puech, ministre des travaux publics.

« M. le ministre. — Lors de la récente discussion du budget des travaux publics à la Chambre, tout le monde a reconnu que malgré l'augmentation des crédits destinés aux grands travaux, ces crédits sont encore très insuffisants, attendu que l'exécution de nouveaux ouvrages s'impose de la manière la plus impérieuse. Il semble donc que la Chambre serait disposée soit à relever les crédits inscrits au budget, soit à admettre le recours à un nouveau système financier pour la réalisation des travaux nécessaires.

« D'autre part, nous savons qu'au Sénat, on est convaincu de la nécessité de faire de larges sacrifices pour notre navigation intérieure qui est dans une situation de réelle infériorité par rapport à celle de l'étranger.

J'ai saisi le conseil des ministres de la question. Tous ses membres, y compris le ministre des finances, se sont montrés disposés à entrer dans une voie nouvelle, ce qui est indispensable pour assurer l'exécution de grands travaux. Dans ces conditions, j'estime qu'il y aurait lieu de constituer une commission interministérielle et purement technique, chargée d'étudier, et les travaux à entreprendre pour l'amélioration et l'extension de nos ports maritimes et de notre réseau de navigation intérieure, et les combinaisons financières les plus propres à assurer l'exécution rapide de ces travaux; cette commission comprendrait des représentants des ministères des travaux publics, du commerce, de l'agriculture, des finances.

« Actuellement, outre les travaux d'amélioration et de rectification qui se font un peu partout, nous n'avons, comme travaux neufs en cours d'exécution, que le canal du Nord, celui de Marseille au Rhône et une section du canal de Montbelliard à la Saône. C'est peu, mais nous ne disposons au budget que d'un crédit de 11 millions.

« Le conseil des ministres m'a paru disposé à encourager le mouvement qui s'est produit au Parlement et dans le pays en faveur des voies navigables. Il m'a semblé que mon collègue des finances ne s'opposerait pas à une augmentation sérieuse des crédits. L'impression que j'ai recueillie est donc très favorable à l'exécution de grands travaux.

« Quant à la question des moyens financiers, elle n'a pas encore été examinée. Mais il appartiendra à la commission interministérielle que je vais constituer de formuler des propositions, et dans très peu de temps je serai en mesure d'apporter au Parlement une solution formelle au nom du Gouvernement.

« Nous sommes résolus à faire quelque chose, nous estimons qu'on ne peut réaliser des réformes sociales qu'à condition de développer l'activité économique du pays en augmentant son outillage.

« Nous avons le sentiment que la France est dans des conditions d'infériorité au point de vue de son outillage économique vis-à-vis des autres nations et que, par suite, elle est insuffisamment armée pour lutter contre la concurrence étrangère. Mon collègue des finances m'a semblé partager ces vues. J'en conclus qu'il se prononcera pour des solutions très larges en ce qui concerne spécialement notre navigation intérieure ».

SEANCE DU 23 MAI 1912

Audition de M. Jean Dupuy, ministre des travaux publics.

« M. le ministre. — J'ai fait une étude d'ensemble de la question si importante de l'exécution des grands travaux publics. Mes prédécesseurs vous ont déjà apporté des adhésions de principe :

« M. Puech, en décembre 1910, a déclaré qu'il allait mettre à l'étude la proposition de M. Audiffred; M. Charles Dumont, en avril 1911, vous a remis une note précisant les conditions dans lesquelles l'examen de la question pourrait être utilement poursuivi.

« Voici, à mon avis, comment la question se pose : il y a, au budget général, un crédit de 17 millions représentant la part annuelle de l'Etat dans les travaux des ports et une somme à peu près égale pour l'entretien des rivières, l'amélioration et l'établissement des canaux.

« Les travaux des ports en cours d'exécution et ceux qui sont déclarés d'utilité publique ou sur le point de l'être comportent une dépense totale de 574 millions. Des fonds de concours sont prévus, représentant au minimum 5 p. 100 de la dépense, et les travaux ont été aménagés pour être exécutés dans un délai de quinze ans. Pour les voies de navigation intérieure, la dépense prévue pour les travaux en cours d'exécution, déclarés d'utilité publique ou urgents, s'élève à 441 millions. Avec les crédits annuels relevés à 22,500,000 fr. et la participation des intéressés, l'exécution est possible en quinze ans. Mais, cela fait, le problème ne sera pas complètement résolu : il reste à exécuter tout un ensemble de grands travaux et notamment à creuser de nouveaux canaux comportant de grandes dépenses auxquelles il est impossible de faire face avec les crédits budgétaires; il faut donc ou renoncer à entreprendre ces travaux ou rechercher un nouveau système financier. La note remise par M. Charles Dumont indique un ensemble de travaux pour lesquels la dépense s'élèverait à 1,666 millions et dans l'énumération ne sont pas compris tous les travaux réclamés par M. Audiffred dans sa proposition de loi. On peut, sans exagération, prévoir une dépense de 2 milliards.

« MM. Puech et Dumont ont donné, comme ministres des travaux publics, une adhésion de principe à l'établissement d'un grand programme. J'ai soumis la question au conseil des ministres qui a reconnu l'utilité, je dirai la nécessité, de créer de nouvelles voies de communication, mais aussi qu'on ne pouvait les exécuter avec le système financier actuel; il faut donc en chercher un autre. J'ai demandé au ministre des finances de s'entendre avec les autres ministres intéressés (travaux publics et commerce) pour procéder à une étude d'ensemble non pas pour établir un programme, mais pour recueillir les renseignements, informations, éléments d'appréciation, documents; cela peut être fait assez vite. Je constituerai ensuite une grande commission qui fera une étude complète et apportera ses conclusions; elle sera composée d'un certain nombre de membres du Parlement, de représentants des régions intéressées, des grands ports et de personnalités particulièrement compétentes; elle devra examiner la question importante qui lui sera soumise au triple point de vue économique, financier et technique. Je ne crois pas qu'on puisse établir dès maintenant un programme *ne varietur*; il serait à craindre qu'on se heurte aux difficultés parlementaires et que des adjonctions soient demandées dont l'utilité ne serait pas suffisamment reconnue.

« Il ne me paraît pas non plus possible d'arrêter dès maintenant un système financier. M. Audiffred en a indiqué un : c'est la garantie d'intérêt. Il peut y en avoir d'autres; nous ne devons pas nous lier les mains.

« C'est seulement quand on aura étudié toutes les demandes de voies nouvelles et d'améliorations qu'il conviendra d'envisager les méthodes financières qui pourront varier suivant l'importance des travaux et les concours à obtenir. Certains travaux auront un caractère tout à fait général et l'Etat devra assumer une plus grande part de la dépense; d'autres, au contraire, d'un caractère régional, nécessiteront un appel plus large à des fonds de concours.

« Lorsqu'on aura établi le bilan des grands travaux à faire, on aura à examiner chacune de ces entreprises isolément et à rechercher les moyens de les exécuter dans les meilleures conditions possibles.

« Nous avons déjà reçu, notamment pour le canal du Nord-Est et l'approfondissement de la Seine, des propositions dont les auteurs offrent toutes garanties au point de vue professionnel et financier.

« J'apporte donc à la commission l'adhésion de principe du Gouvernement à l'exécution d'un ensemble de grands travaux publics, et je résume mes observations en disant que je vais faire entreprendre une étude rapide par les représentants qualifiés des ministères intéressés, et que les renseignements recueillis par eux seront communiqués à une commission que je vais constituer et qui sera chargée d'un travail à la fois d'ordre économique et financier; c'est seulement lorsque ce travail aura été fait qu'il y aura lieu de saisir le Parlement des projets qui pourront s'en dégager.

« La proposition de M. Audiffred ne peut pas être votée dans les conditions actuelles; il peut y avoir d'autres systèmes financiers que celui qu'elle préconise. La seule procédure pratique à suivre me paraît être celle que je viens d'indiquer. L'administration des finances a tout d'abord fait des réserves; je lui ai fait observer que si le budget devait faire face aux travaux d'entretien, d'amélioration, d'extension, il était naturel et rationnel que, pour les voies nouvelles, on fasse supporter une partie des charges aux générations futures.

« On a souvent dit que les crédits de travaux avaient été éparpillés et que nos ports étaient dans un état d'infériorité vis-à-vis de ceux des pays étrangers. Nous avons dépensé dans nos ports plus que l'Allemagne. Si on répartit cette dépense sur la capacité des différents ports, la dépense par tonneau de jauge est à peine supérieure à celle de l'Allemagne, alors que la main-d'œuvre est beaucoup plus chère en France; pour les Allemands et les Belges, on arrive à 0,58 par tonneau de jauge et chez nous à 0,63; notre argent a donc été bien dépensé.

« Si on étudie le mouvement des ports, on voit que, dans ces quatre dernières années, l'accroissement a été plus important chez nous qu'en Belgique et en Allemagne.

« Nous ne pouvons pas faire les grands travaux qui restent à exécuter par le système suivi jusqu'ici. La commission que je vais nommer recevra tous les éléments d'information, entendra les intéressés et nous apportera des conclusions.

« Il faut se préoccuper de réformer notre outillage et aviser aux moyens financiers de développer notre réseau de voies navigables. »

Conformément à ses déclarations, M. Jean Dupuy a constitué la commission extraparlamentaire dont il avait annoncé qu'il voulait prendre l'avis, avant de formuler des conclusions.

Il a demandé à M. de Freycinet de vouloir bien la présider. Cette commission a été instituée par un décret rendu le 12 septembre 1912 par M. Fallières, Président de la République, sur le rapport de M. Jean Dupuy. Elle a été composée de la manière suivante :

MM.

De Freycinet, président de la commission des voies navigables et des ports, ancien ministre des travaux publics, auteur du projet sanc-

tionné par les lois des 28 juillet et 5 août 1879 sur l'amélioration de l'outillage national.

Pierre Baudin, ancien ministre des travaux publics, auteur du projet sanctionné par la loi du 22 décembre 1903 sur l'amélioration de l'outillage national.

Bienvenu Martin, président de la commission des finances.

Aimond, rapporteur du budget des travaux publics.

Astier, rapporteur du budget des conventions et des chemins de fer de l'Etat.

Audiffred, auteur d'une proposition de loi sur l'achèvement des ports et des voies navigables.

Chambre des députés.

MM.

Cochery, président de la commission du budget.

Chéron, rapporteur général de la commission du budget.

Rabier, président de la commission des travaux publics.

Monestier, ancien rapporteur, au Sénat, de la loi de 1903 sur l'outillage national.

Péchaud, rapporteur du budget des travaux publics.

Albert Thomas, rapporteur du budget des conventions.

Perrissoud, rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat.

Sibille, vice-président de la commission des travaux publics et ancien rapporteur du budget des travaux publics et des conventions.

Lehoucq, auteur d'une proposition de loi relative à la concession des entreprises de transport.

Conseil d'Etat.

MM.

Alfred Picard, membre de l'institut, vice-président du conseil d'Etat.

Blanc, conseiller d'Etat.

Imbart de la Tour, maître des requêtes.

Ministère des finances.

MM.

Privat-Deschanel, conseiller d'Etat, directeur général de la comptabilité publique.

Luquet, conseiller d'Etat, directeur du mouvement général des fonds, membre de la commission interministérielle.

Célier, sous-directeur, membre de la commission interministérielle.

Ministère de la guerre.

M. Emmanuel Rousseau, conseiller d'Etat, secrétaire général du ministère de la guerre, membre de la commission interministérielle.

Ministère du commerce et de l'industrie.

MM.

Chapsal, conseiller d'Etat, directeur des affaires commerciales et industrielles, membre de la commission interministérielle.

Tirman, maître des requêtes au conseil d'Etat, directeur du personnel de la marine marchande et des transports, membre de la commission interministérielle.

Ministère des travaux publics.

MM.

Charguéraud, conseiller d'Etat, directeur des routes et de la navigation, président de la commission interministérielle.

Fontaneilles, conseiller d'Etat, directeur des chemins de fer.

Mahieu, directeur du personnel et de la comptabilité.

Weiss, directeur des mines, des distributions d'énergie électrique et de l'aéronautique.

Trahay de Franchimont, inspecteur général des ponts et chaussées, membre de la commission interministérielle.

Dusuzeau, inspecteur général des ponts et chaussées, membre de la commission interministérielle.

Sénat.

MM.

Louis Marlio, maître des requêtes au conseil d'Etat, chef de cabinet du ministre des travaux publics, membre de la commission interministérielle.

Jouanny, secrétaire général de l'association française pour le développement de la navigation.

Marius Richard, secrétaire général de l'association française pour le développement de l'outillage national.

Loir, secrétaire général de la ligue maritime française.

Hersent, secrétaire général de l'association française pour le développement des travaux publics.

M. de Freycinet est nommé président de la commission.

MM. Pierre Baudin, Alfred Picard et Rabier sont nommés vice-présidents.

Il est institué auprès de la commission un secrétariat composé de :

MM.

Silvain Dreyfus, ingénieur en chef des ponts et chaussées, membre de la commission interministérielle.

Perrier, auditeur de 1^{re} classe au conseil d'Etat.

Caillaux, auditeur de 1^{re} classe au conseil d'Etat.

Le Trocker, ingénieur des ponts et chaussées.

Hecker, ingénieur des ponts et chaussées, membre de la commission interministérielle.

Perpignat, sous-chef de bureau au ministère des travaux publics, membre de la commission interministérielle.

Cette commission a tenu plusieurs séances, et elle a finalement arrêté des résolutions, qui ont été résumées et précisées par son président, M. de Freycinet, dans une lettre adressée le 11 avril 1913 à M. le ministre des travaux publics.

Nous la publions en insistant sur les résolutions adoptées. Nous n'ajouterons aucune observation, car nos commentaires ne pourraient qu'en affaiblir la portée. Voici cette lettre :

« Paris, le 11 avril 1913.

« Monsieur le ministre,

« La commission extraparlamentaire, instituée auprès de votre département par le décret du 12 septembre 1912, a été chargée de rechercher les combinaisons financières « propres à assurer la rapide exécution des grands travaux de navigation intérieure ou maritime dont l'utilité aura été reconnue ».

« Il a été admis d'ailleurs qu'il ne fallait pas compter sur un accroissement sensible des crédits accordés annuellement pour cet objet et que, d'autre part, l'Etat n'était pas disposé à recourir à des emprunts directs, ainsi qu'il l'avait fait pendant quelques années, pour la réalisation du programme de 1879.

« Après une étude approfondie de la question, la commission a constaté que les crédits portés au budget pour les travaux neufs des canaux, rivières et ports maritimes étaient engagés pour une quinzaine d'années par les entreprises déjà déclarées d'utilité publique, ou sur le point de l'être et qu'il ne restait, dès lors, aucune marge pour des entreprises nouvelles.

« Les seuls moyens de créer des ressources ont paru être les suivants :

« 1^o Une partie des subventions annuelles du budget, celle qui vise des opérations devant surtout profiter aux générations futures, serait transformée en annuités, réparties sur un assez long espace de temps, un demi-siècle par exemple, et destinées à rembourser les collectivités, chambres de commerce, départements, communes, etc., qui auraient consenti à avancer les fonds nécessaires à la prompt exécution des travaux qui les intéressent. Ces collectivités, assurées du remboursement par l'Etat, pourraient émettre des emprunts locaux à un taux peu différent de celui qu'aurait accepté l'Etat lui-même. De la sorte une portion des crédits figurant actuellement au budget pour les travaux neufs de navigation, la moitié environ, peut-être davantage, serait rendue libre et pourrait servir à gager de nouvelles opérations ou à activer celles qui sont en cours ;

« 2^o Les grandes entreprises (telles que le

canal du Nord-Est) pour lesquelles aucun crédit n'est actuellement prévu au budget, et dont la dépense incombera plus ou moins à l'Etat, pourraient faire l'objet de concessions à des collectivités qui fourniraient elles-mêmes, à leurs risques et périls, une partie du capital et avanceraient le surplus à l'Etat. Celui-ci se libérerait, soit par des annuités échelonnées, soit par une garantie d'intérêt. Le concessionnaire se rémunérerait de ses propres débours par des taxes ou péages et par les produits de l'exploitation.

« Avant que la commission pousse plus loin ses études et traite des questions d'espèce, il serait nécessaire qu'elle sût si le Gouvernement est disposé à entrer dans la voie que je viens d'indiquer. Les deux procédés auxquels j'ai fait allusion nécessitent le consentement des Chambres et, pour appliquer le premier, il faudra reviser les accords faits avec les collectivités qui ont fourni des fonds de concours.

« Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de me faire connaître les résolutions du Gouvernement à cet égard. Toute nouvelle réunion de la commission serait, à mon avis, actuellement sans objet.

« Agréé...

« Le président de la commission,

« Signé : DE FREYCINET. »

Comme nous l'avons déjà dit, votre commission de l'outillage national aurait pu, à la suite de toutes les études préparatoires qu'elle a poursuivies pendant sept années, vous soumettre elle-même un programme de grands travaux ; elle a pensé qu'il convenait de laisser ce soin au Gouvernement, mais en déclarant qu'il ne saurait davantage en retarder la présentation, lorsqu'il en a lui-même reconnu la nécessité. Cette nécessité apparaît aujourd'hui plus pressante, après les dures calamités dont la France a été si injustement victime, qui l'obligent à un effort de production sans précédent. Mais votre commission estime, par contre, qu'elle doit vous demander de voter, dès à présent, des dispositions de principe, sur les divers procédés financiers à employer pour mener à bien, aussi rapidement que possible, les entreprises concernant les ports et les voies navigables.

Il n'y a pas à cet égard à faire de nouvelles études ; tout a été dit, et l'expérience a prononcé. Tous les ministres ont reconnu l'insuffisance des moyens employés jusqu'ici pour assurer l'achèvement des ports et des voies navigables. Nous résumons leurs dires reproduits ci-dessous :

Le 18 mars 1908, M. Barthou a dit :

« La question se pose de savoir s'il n'y a pas lieu d'appliquer aux voies navigables le procédé qui a été adopté pour les chemins de fer. Cette question regarde à la fois le ministre des travaux publics et le ministre des finances. S'il est vrai que je suis le moteur, il me faut de l'essence et le ministre des finances se montre très économe. Je lui ai soumis la proposition de M. Audiffred ; il la fait examiner par ses services. Mais dès le premier moment, il a fait les plus expresses réserves. Je me réclamerai de l'autorité de votre président et de celle de la commission tout entière pour essayer de vaincre les résistances de mon collègue. »

Le 16 mars 1910, M. Millerand disait :

« Mais je puis dire que le moment est proche où le Gouvernement devra envisager l'établissement d'un programme des voies navigables analogue à celui qui a été établi par vous, monsieur de Freycinet, pour les voies ferrées et les moyens de le réaliser. A ce dernier point de vue, je ne puis donner que mon sentiment tout à fait personnel, mais je suis convaincu qu'on ne pourra exécuter des travaux tels que le canal latéral au Rhône qu'au moyen de l'emprunt, les intérêts et l'amortissement figurant seuls au budget. »

Il ajoutait en terminant :

« Pour fixer le programme il sera nécessaire de faire un travail à la fois d'ensemble et régional, qui permette de se rendre compte de la dépense et des difficultés techniques — c'est l'affaire des ingénieurs — et de l'utilité du travail ; sur ce dernier point on devra consulter les représentants du commerce et de l'industrie. Mais le Gouvernement qui entreprendra cette tâche devra se placer en face de la néces-

sité de faire appel à des moyens financiers autres que les crédits budgétaires.

Le 21 décembre 1910, M. Puech disait :

« J'ai saisi le conseil des ministres de la question. Tous ses membres, y compris le ministre des finances, se sont montrés disposés à entrer dans une voie nouvelle, ce qui est indispensable pour assurer l'exécution des grands travaux. Dans ces conditions, j'estime qu'il y aurait lieu de constituer une commission interministérielle et purement technique, chargée d'étudier, et les travaux à entreprendre pour l'amélioration et l'extension de nos ports maritimes et de notre réseau de navigation intérieure, et les combinaisons financières les plus propres à assurer l'exécution rapide de ces travaux ; cette commission comprendrait des représentants des ministères des travaux publics, du commerce, de l'agriculture, des finances.

« Le conseil des ministres m'a paru disposé à encourager le mouvement qui s'est produit au Parlement et dans le pays en faveur des voies navigables. »

M. Jean Dupuy n'a pas été moins catégorique ; le 23 mai 1912, il a dit :

« Pour les voies de navigation intérieure, la dépense prévue pour les travaux en cours d'exécution, déclarés d'utilité publique ou urgents, s'élève à 411 millions. Avec les crédits annuels relevés à 225 000 000 fr. et la participation des intéressés, l'exécution est possible en quinze ans. Mais, cela fait, le problème ne sera pas complètement résolu : il reste à exécuter tout un ensemble de grands travaux et notamment à creuser de nouveaux canaux comportant de grandes dépenses auxquelles il est impossible de faire face avec les crédits budgétaires ; il faut donc ou renoncer à entreprendre ces travaux ou rechercher un nouveau système financier. La note remise par M. Charles Dumont indique un ensemble de travaux pour lesquels la dépense s'élèverait à 1 600 millions et dans l'énumération ne sont pas compris tous les travaux réclamés par M. Audiffred dans sa proposition de loi. On peut, sans exagération, prévoir une dépense de 2 milliards.

« MM. Puech et Dumont ont donné, comme ministres des travaux publics, une adhésion de principe à l'établissement d'un grand programme. J'ai soumis la question au conseil des ministres qui a reconnu l'utilité, je dirai la nécessité de créer de nouvelles voies de communication, mais aussi qu'on ne pouvait les exécuter avec le système financier actuel ; il faut donc en chercher un autre. »

Il terminait ainsi :

« Nous ne pouvons pas faire les grands travaux qui restent à exécuter par le système suivi jusqu'ici. La commission que je vais nommer recevra tous les éléments d'information, entendra les intéressés et nous apportera des conclusions.

« Il faut se préoccuper de réformer notre outillage et aviser aux moyens financiers de développer notre réseau de voies navigables. »

Les conclusions de la commission extraparlamentaire précises dans la lettre de M. de Freycinet ne pouvaient être autres, car sur ce point, on ne peut inventer. L'expérience faite en France et à l'étranger pour les grands travaux, depuis près d'un siècle, a montré qu'il y avait un certain nombre de procédés financiers à employer. En chercher d'autres ce serait se condamner à un travail fastidieux et stérile.

Lorsque le Parlement aura institué ce nouveau mode financier d'exécution des ports et voies navigables, c'est-à-dire lorsqu'il aura décidé qu'il n'y aura plus, en France, deux modes financiers pour les travaux publics, l'un pour les chemins de fer, l'autre pour les ports et voies navigables, lorsqu'il aura décidé que ces travaux publics qui concourent également au développement de la richesse publique seront régis par la même règle financière, il examinera en pleine liberté un programme général ou simplement des projets distincts. Mais quand il aura pris une décision, elle recevra son exécution dans le délai qu'il aura fixé. Il en sera pour les ports et les voies navigables ce qu'il en est pour le réseau des chemins de fer d'intérêt général et pour le réseau des chemins de fer d'intérêt local. Le projet ayant été approuvé, l'annuité nécessaire ayant été

Inscrite au budget, ou la concession ayant été donnée avec garantie d'intérêt, l'exécution des travaux suivra automatiquement. Le Parlement engagera la quantité de travaux dont il jugera l'exécution possible, mais quand il aura pris une résolution, l'exécution suivra sans arrêt, sans à-coup. Il n'en sera plus comme aujourd'hui où dix, vingt entreprises ayant été votées, aucune n'avance régulièrement, parce que l'administration est dans l'impossibilité de les doter toutes suffisamment. Elle en est réduite à allouer tantôt à l'une, tantôt à l'autre, une part insuffisante des crédits annuels mis à sa disposition.

Nous insistons sur ce point. Le système financier que nous demandons au Parlement d'adopter ne l'oblige pas à engager une quantité de travaux supérieure à celle qui lui conviendra d'entreprendre. Il lui permettra, en faisant porter la charge des dépenses sur plusieurs générations, de doter plus vite le pays des organes de production qui ne sauraient lui être refusés. L'exemple du port de Casablanca est à considérer.

Les Chambres, en votant l'emprunt de 270 millions réclamé pour le Maroc, ont décidé que 50 millions seraient affectés à l'établissement du port de Casablanca qui va être ainsi ouvert en deux ou trois ans, le temps nécessaire à l'exécution des travaux. L'intérêt et l'amortissement du capital de 50 millions seront payés par plusieurs générations, mais le port servira immédiatement et contribuera au développement agricole et industriel de la colonie qui, sans lui, ne se produirait pas.

On saisit bien le mécanisme de la combinaison financière que votre commission vous propose d'adopter.

Si, au lieu de procéder ainsi, on avait suivi les errements en usage en France, l'entreprise du port de Casablanca aurait été dotée, chaque année, d'un crédit de 2, 3 ou 4 millions, elle n'aurait été achevée qu'au bout de quinze ou vingt ans, la génération présente aurait supporté tout le poids de la dépense et la colonie n'aurait pu retirer immédiatement de ce grand travail le service qui va lui être rendu.

Avec le système financier de l'emprunt ou de la concession avec garantie d'intérêts ou de ces deux modes combinés, toute entreprise décidée est une entreprise dont l'exécution est assurée, dans un délai très court.

Avec le système actuel, tout reste, au contraire, dans l'incertitude pour l'exécution; les interruptions, les retards les plus regrettables, les plus fâcheux se produisent nécessairement. Rien n'est certain quant à l'achèvement des travaux. Encore une fois, la métropole ne doit pas, pour ses ports et ses voies navigables, être traitée plus mal que ses colonies.

L'adoption de ce système financier n'entraînera, pour le Parlement, aucune obligation d'accélérer les travaux. Il restera, comme avant, maître de les presser ou de les ralentir, le vote de chaque projet exigeant une loi.

Devra-t-il, dans les circonstances actuelles, continuer à les exécuter lentement?

Nous croyons utile d'examiner brièvement cette question.

On a vu, avant la guerre, des économistes qui laissaient passer, dans les divers budgets, les dépenses les plus considérables, sans élever jamais aucune protestation, s'indignant à la pensée qu'on osait réclamer des travaux publics et critiquer spécialement de la manière la plus vive les dépenses qui étaient relatives aux voies navigables. Tout ce qu'on peut dire et écrire à propos de la nécessité d'avoir un budget en parfait équilibre, de réduire les dépenses, on l'ont dit et écrit, mais seulement lorsqu'il s'agissait de ce genre de travaux. Ils laissaient impunément ajouter à nos budgets chaque année, pour les objets les plus divers, des dépenses nouvelles, grossir les chapitres des divers ministères de dizaines de millions, ou même de quelques centaines de millions. Mais lorsqu'on s'avisait d'émettre l'idée que, parallèlement aux dépenses d'amélioration des traitements, de création de nouveaux emplois, d'assistance et de prévoyances sociales, il convenait de développer la richesse publique par l'extension de l'outillage national, et particulièrement de l'outillage des ports et des voies navigables, afin d'assurer, sans grever outre mesure le Trésor, le paiement de ces dépenses de solidarité et de bienfaisance, par le seul jeu de l'accroissement de la fortune publique, alors ils protestaient avec une vivacité, une

énergie sans égales. Ils se dressaient comme les défenseurs impitoyables du crédit public, des finances de l'Etat.

Nous n'hésitons pas à dire que cette façon de concevoir l'équilibre budgétaire, le bon emploi des finances publiques, est des plus fâcheuses.

Envisageons l'avenir et prenons quelques chiffres:

On évaluait généralement la fortune de la France à 240 milliards. Nous ne pouvons pas nous dissimuler qu'après la guerre terrible que notre pays subit si héroïquement, ayant tout tenté pour l'éviter, cette fortune sera réduite d'un tiers, soit d'environ 80 milliards.

Il faudra, non pas seulement dans l'intérêt des personnes dépossédées, mais dans l'intérêt de tous, reconstituer au plus vite cette richesse perdue pour tous les Français.

Les mutilés plus ou moins incapables, les veuves, les orphelins seront légion; on les assistera. Il sera nécessaire, pour leur venir en aide, d'inscrire pendant longtemps aux budgets annuels des crédits qui dépasseront 2 milliards. Ces dépenses de pensions, de secours si légitimes ne rapporteront rien. Elles constitueront une pure charge. Ce sera l'acquiescement d'une dette que la nation doit assurer; mais, si noble que soit son origine, il faut bien reconnaître, lorsqu'on l'examine en elle-même, qu'elle grèvera les contribuables sans leur apporter aucune compensation.

On ne garantira pas les pensions, on ne donnera pas aux familles des victimes la certitude d'une indemnité si bien acquise en inscrivant purement et simplement sur le grand livre de la dette publique le titre de rente qui ne remplacera pas le mari ou le père tué pour la défense de la patrie. Il faudra autre chose, il faudra créer, par une production plus intense, les ressources correspondantes.

Ces combattants tombés glorieusement sur le champ de bataille, ou morts de maladies ou de blessures dans un lit d'hôpital, jeunes, valides, pleins d'intelligence, de savoir et de force, ne seront plus là pour travailler à l'œuvre de reconstitution du patrimoine national, ou au paiement de dettes sacrées. Combien en manquera-t-il à l'appel? Un million; plus peut-être.

Il faudra remplacer ces intelligences, ces bras disparus. Il faudra donner à ceux qui restent et à ceux qui viendront les moyens de suppléer à ce cruel déficit.

De quels moyens disposerons-nous?

Le plus puissant de nos auxiliaires sera la science; l'outillage perfectionné sera notre seconde ressource.

Nous devons demander à la science les découvertes qu'elle est en mesure de réaliser, pour combattre les fléaux naturels, maladies, accidents, qui nous atteignent dans nos personnes et dans nos biens; nous devons lui demander de nous révéler le secret des forces créatrices que nous ignorons, afin de nous permettre de les utiliser, comme nous utilisons déjà, grâce à elle, la vapeur et l'électricité. Et comme elle ne peut pas effectuer ses recherches rien, nous devons lui accorder sans marchander les ressources pécuniaires dont elle a besoin, pour réaliser ses merveilleuses créations.

Nous nous bornons sur ce point à cette indication, pour ne pas sortir de notre sujet qui est l'achèvement de l'outillage.

Nous devons, par tous les moyens en notre pouvoir, favoriser la création de l'outil qui décuple et centuple la puissance productive de l'homme. La nation ne peut inciter l'agriculture, l'industrie, le commerce à améliorer sans cesse leur outillage privé, sans développer elle aussi l'outillage public des transports, qui, s'il reste insuffisant, paralysera tous les efforts, et s'il est largement développé, au contraire, contribuera à une expansion, sans limites, de la production nationale.

Nous payerons après la guerre plus de deux milliards de pensions. Nous payerons des centaines de millions pour la réfection d'une infinité de choses détruites. Est-ce trop demander aux pouvoirs publics d'inscrire à côté de ces dépenses qui ne peuvent être éludées, mais qui sont imprévues, un crédit annuel de 100 ou 150 millions, pour créer un outillage de ports et de voies navigables d'une valeur de 3 milliards?

La France épargnait avant la guerre plus de 2 milliards par an, et la plus grande partie

de ces capitaux allait à l'étranger outiller nos concurrents, et trop souvent se perdre en placements ne présentant aucune garantie de sécurité. Il est grand temps de consacrer à la mise en valeur de notre pays une part plus grande du produit de notre travail.

Les prêts faits à l'étranger par la France s'élevaient actuellement à plus de 40 milliards. Ils ont contribué au développement de l'influence française et ils apportent à ceux qui les ont consentis une rémunération qui n'est pas sans profit pour l'ensemble de nos concitoyens. Mais si nous devons contribuer au progrès mondial, nous avons le devoir plus étroit de garder pour notre pays une notable partie de ces capitaux qui fécondent les entreprises et créent la richesse, là où on les emploie. A ce titre l'achèvement de nos ports et la construction de nos voies navigables doivent solliciter toute notre attention. Nulle affectation de nos ressources ne sera mieux justifiée.

Ce problème réclame toute l'attention du pays et de ses représentants. Nous nous sommes appliqués à l'exposer clairement, nous souhaitons qu'il soit résolu conformément aux intérêts nationaux.

Mais, pour le moment, nous ne proposons au Parlement aucun programme, tout en désirant que cette question fasse l'objet d'un projet de loi présenté par le Gouvernement dans un très bref délai.

Nous limitons notre intervention à deux propositions de loi, l'une relative au mode financier à adopter dans l'avenir, l'autre à une modification à apporter à la loi des raccordements.

Le mode financier à adopter pour l'exécution des grands travaux des ports et des voies navigables devrait être réglé de la manière suivante.

Les moyens d'acquitter le prix des travaux publics sont au nombre de trois:

1^o Paiement immédiat, à l'aide des crédits budgétaires annuels, pour les travaux relativement peu importants; c'est ce qui existe actuellement pour tous les travaux relatifs aux ports et aux voies navigables;

2^o Pour les grands travaux: Emprunt remboursable par annuités à l'aide de crédits inscrits au budget pour le service de l'intérêt et de l'amortissement.

C'est ainsi que l'on procède pour les chemins de fer d'intérêt local. Tous les ans on inscrit au budget de l'Etat de nouvelles annuités; celles inscrites actuellement dépassent 14 millions.

De même par l'émission d'obligations les compagnies de chemins de fer d'intérêt général, placées sous la garantie de l'Etat, se procurent toutes les ressources qui leur sont nécessaires pour l'exécution de travaux neufs;

3^o Enfin concession de la construction et de l'exploitation avec attribution de droits de péage et garantie d'intérêt.

Les deux derniers systèmes, emprunt et concession, avec garantie d'intérêt, peuvent du reste être combinés.

Votre commission de l'outillage vous demande de consacrer ces deux moyens financiers par une disposition législative.

Lorsque cette disposition aura été votée, le Gouvernement devra préparer soit un programme de travaux nouveaux, soit présenter isolément des projets partiels pour des entreprises importantes.

Avec le système financier actuel, il faudra quatorze ans pour achever les travaux des ports et des voies navigables actuellement en cours, qui comportent une dépense d'environ 500 millions,

Pour exécuter les travaux nouveaux indispensables pour assurer à l'agriculture et à l'industrie l'outillage dont elles ne peuvent se passer, travaux évalués à 3 milliards par votre rapporteur dans sa proposition de loi, à plus de 2 milliards par M. Jean Dupuy, ministre des travaux publics, il faudrait ajouter à cette période de quatorze années une autre quatre fois plus longue.

C'est donc dans trois quarts de siècle au plus tôt que la France posséderait cet outillage nécessaire qui, à l'heure présente, est jugé indispensable et qui, dans soixante-quinze ans, étant donné le progrès en toutes choses, serait tout à fait insuffisant.

Notre pays, où a été créée la première voie

terrée, n'aurait pas le réseau qu'il possède si de pareils errements financiers avaient été suivis. On ne saurait donc admettre que, par le fait d'un système financier impuissant à produire des résultats, il reste privé des ports et des voies navigables sans lesquels ses forces vives ne sauraient se développer.

Malgré le zèle des dirigeants et du personnel des chemins de fer, l'expérience à laquelle nous assistons si tristement montre bien l'impuissance des chemins de fer à satisfaire aux transports qui se multiplient, et l'impérieuse nécessité de faire appel aux voies navigables.

A l'heure actuelle les transports de la guerre sont trop souvent en souffrance; ils le seraient bien plus encore si dans un grand nombre de cas on n'avait pas eu la ressource des automobiles qui effectuent les lourds transports aussi bien que les transports rapides.

L'industrie ne peut obtenir des wagons, malgré ses pressantes réclamations, et le public consommateur supporte des privations de toutes sortes. Enfin, le matériel des chemins de fer subit une détérioration qui, après la guerre, exigera une réfection des plus coûteuses.

Il n'en aurait pas été ainsi, si partout, sur les grandes lignes, les voies ferrées avaient eu pour auxiliaires les voies navigables, et si, grâce à des raccordements bien entendus, et des tarifs de raccordement judicieusement établis, les marchandises avaient pu passer facilement des voies ferrées aux voies navigables.

Aussi votre commission n'hésite pas à vous proposer de prendre enfin des résolutions qui permettront d'améliorer l'état de choses existant.

Elle vous demande, en conséquence, de voter les articles suivants qui régissent le système financier de l'exécution des ports et des voies navigables et de compléter et fortifier la loi sur les raccordements.

Elle vous demande aussi d'inviter le Gouvernement à présenter, dans le plus bref délai, un programme de travaux pour les ports et les voies navigables, tenant compte de tous les intérêts généraux du pays.

PROPOSITION DE LOI

Ports et voies navigables.

Art. 1^{er}. — Les travaux relatifs aux ports et voies navigables sont exécutés suivant l'un des modes financiers ci-après :

Ils sont payés à l'aide des crédits inscrits annuellement au budget, lorsqu'ils n'excèdent pas en totalité la somme de 2 millions.

Lorsqu'ils excèdent cette somme, ils sont payés :

Soit à l'aide d'emprunts dont les annuités sont inscrites au budget;

Soit à l'aide de garanties d'intérêt avec concession de droits de péage accordées à des chambres de commerce isolées ou groupées en syndicats, et, à défaut des chambres de commerce, à des compagnies spéciales;

Soit à l'aide de ces deux moyens combinés (emprunt et garanties d'intérêt).

Les conditions des emprunts à contracter directement ou par l'intermédiaire des chambres de commerce, les travaux de construction et d'exploitation concédés, annuités de remboursements, avec garantie d'intérêt et droits de péage doivent, pour chaque entreprise, être votés par une loi.

Raccordements des voies ferrées aux voies navigables.

Art. 2. — L'article 2 de la loi du 5 décembre 1908 est ainsi modifié :

« Des décrets rendus en conseil d'Etat, les compagnies entendues, devront, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer.

« Les travaux seront exécutés par les compagnies sur les projets approuvés par le ministre des travaux publics; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat, avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés.

« Il sera procédé, pour l'établissement de la taxe de transport, sur la voie ferrée, pour les marchandises en provenance ou à destination de la voie fluviale transitant par les gares d'eau, de la même façon que les compagnies de chemins de fer procèdent entre elles pour la répartition des tarifs communs.

« Les tarifs communs ou spéciaux applicables à la marchandise transportée seront calculés du point de départ au point d'arrivée fluvial ou ferré, sans tenir compte du mode de transport employé et le prix moyen kilométrique résultant du parcours global sera appliqué sur le nombre de kilomètres réellement parcourus, sans aucune taxe spéciale de la gare d'eau à la gare de raccordement du réseau intéressé.

« Le ministre des travaux publics devra, dans un délai de six mois à partir du vote de la présente loi, présenter un état des raccordements à opérer entre les voies ferrées et les voies navigables, sans préjudice de ceux qui seront jugés utiles ultérieurement.

« Chaque année un certain nombre de ces raccordements seront exécutés d'après le système de l'emprunt ou de la garantie d'intérêt, sans qu'il puisse en être établi moins de dix par année. »

ANNEXE N° 254

(Session ord. — Séance du 29 juin 1916.)

PROPOSITION DE LOI tendant à la création de chambres d'agriculture, présentée par MM. Louis Martin, Delion, Nègre, Sancet, Becker-David, Vilar, Sauvan, Reymoneuq, Pontelle et Charles Deloncle, sénateurs. — (Renvoyée à la commission nommée le 27 juin 1912, chargée de l'examen de propositions de loi tendant à la création de chambres d'agriculture.)

Messieurs, la question de la création des chambres d'agriculture est une de celles qui préoccupent le plus légitimement le pays rural. Elle a fait l'objet de nombreuses propositions aussi bien au Palais-Bourbon que parmi nous. C'est ainsi que nos collègues MM. Guillaume Chastenot, Courrégeon, Thounens, Peyrot, de La Batut et Guiller ont pris l'initiative d'une proposition extrêmement intéressante sur ce sujet. MM. Gustave Lhopiteau, Vinet et Louis Baudet ont également saisi le Sénat de dispositions inspirées du même esprit et dignes du meilleur accueil.

Les préoccupations relativement anciennes de nos collègues s'imposent aujourd'hui à la sollicitude du législateur plus énergiquement que jamais. Les pouvoirs publics et les citoyens envisagent tous avec une égale ardeur la nécessité d'organiser sérieusement le pays en vue des luttes économiques futures dans ce que l'on appelle l'après-guerre. Mais l'agriculture, qui mérite à tant de titres l'attention des pouvoirs publics et à laquelle le Parlement s'est toujours fait honneur de témoigner sans réserve ses sympathies, n'a pas encore obtenu la création de cette institution essentielle qui lui permettrait de faire entendre ses doléances, au même titre que les chambres de commerce, dont nous reconnaissons avec grand plaisir l'œuvre utile, font entendre celles du commerce et de l'industrie.

Une difficulté existe pourtant. Comment créer aujourd'hui les chambres d'agriculture, organes électifs, alors que toutes les élections sont supprimées, et que, du chef de la mobilisation d'une partie du corps électoral, il n'est pas possible de les rétablir avant la fin de la guerre?

C'est surtout pour résoudre cette difficulté, née des circonstances, que nous vous présentons cette proposition. Car, à tous les autres points de vue, les propositions dont vous avez été précédemment saisis par nos distingués collègues MM. Chastenot, Lhopiteau, etc. donnent toutes les satisfactions voulues.

Il nous semble qu'il serait possible d'instituer dès à présent des chambres d'agriculture en les faisant élire, jusqu'à ce que le corps électoral régulier qui les nommera puisse être déterminé et constitué, moitié par les conseils généraux, un quart par les conseils d'arrondissement, un quart par les maires. Ce corps électoral offre toutes garanties. N'est-il pas

d'ailleurs, à peu de chose près, assez semblable à celui qui a présidé à la naissance du Sénat?

En conséquence, nous avons l'honneur de vous soumettre la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Il est créé au chef-lieu de chaque département une chambre d'agriculture constituée à raison d'un membre par canton.

Art. 2. — Les membres des chambres d'agriculture, en attendant qu'une loi spéciale ait déterminé le collège électoral définitif qui doit les élire et leur mode d'élection, sont nommés de la façon suivante : la moitié par le conseil général, en tenant compte de la répartition des cantons dans chaque arrondissement; un quart par le conseil d'arrondissement de chaque arrondissement; un quart par les maires de chaque arrondissement. Si le nombre des cantons de chaque arrondissement n'est pas exactement divisible par quatre, le conseil général élira les membres en surnombre.

Les membres des chambres d'agriculture aussi bien que les membres des comités consultatifs cantonaux et ceux du conseil supérieur de l'agriculture devront être choisis parmi les personnalités des deux sexes s'occupant activement d'agriculture.

Art. 3. — Les membres des chambres d'agriculture sont élus pour six ans et renouvelables par moitié tous les trois ans. Ils sont indéfiniment rééligibles.

Un tirage au sort déterminera l'ordre dans lequel s'opérera leur renouvellement.

Art. 4. — Lorsque, par décès ou démission, le nombre des membres d'une chambre d'agriculture est réduit d'un tiers, il est immédiatement donné avis par le président au préfet du département qui veille, selon le cas, à ce que le remplacement des membres décédés ou démissionnaires soit effectué à la première session de l'assemblée qui les a élus, ou, s'ils ont été nommés par l'assemblée des maires, à ce que ceux-ci soient convoqués dans le délai de deux mois.

Art. 5. — Les chambres d'agriculture doivent se réunir au moins trois fois par an, au chef-lieu du département, en février, mai et novembre, en sessions ordinaires.

Mais elles peuvent se réunir extraordinairement toutes les fois que les circonstances nécessiteront des délibérations, de l'avis du bureau de la Chambre ou de la majorité de ses membres.

Le préfet fixe la date des sessions ainsi que des réunions extraordinaires.

Art. 6. — Dans chaque chambre d'agriculture, le bureau est composé d'un président et d'un ou plusieurs vice-présidents ou secrétaires; ils sont élus pour un an, à la majorité des suffrages, et toujours rééligibles.

Les membres des comités consultatifs cantonaux sont élus pour huit ans. Ils seront renouvelés par moitié tous les quatre ans et rééligibles. — Ils seront complétés toutes les fois qu'ils se trouveront réduits d'un quart du contingent de leurs membres.

Les comités consultatifs de cantons nomment dans leur sein un président et deux secrétaires élus pour deux ans.

Ils se réunissent sur l'avis de leur président, et ces réunions peuvent être suscitées par la chambre départementale. En attendant que les circonstances permettent leur nomination par un corps électoral déterminé, les membres des comités consultatifs de cantons sont élus dans chaque canton, moitié par le conseil général, un quart par le conseil d'arrondissement, un quart par l'assemblée des maires du canton.

Art. 7. — Le préfet du département est avisé des époques déterminées pour la tenue des sessions, de l'ordre du jour des travaux, ainsi que de la composition du bureau de chaque chambre, et des mutations qui peuvent se produire dans le courant de l'année.

Art. 8. — Les chambres d'agriculture ne peuvent délibérer que si le nombre des membres présents dépasse la moitié de celui des membres en exercice.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 9. — Les Chambres d'agriculture présentent au Gouvernement et au conseil général de leur département leurs vues sur toutes les questions qui intéressent l'agriculture.

Elles sont consultées sur les questions douanières et économiques, la création, dans le département, des établissements d'enseignement agricole ou vétérinaire, des stations agronomiques, ainsi que des foires et marchés.

Elles renseignent le ministre de l'agriculture sur l'état de l'agriculture et la situation agricole de l'arrondissement.

Elles sont consultées par le ministre de l'agriculture et le préfet du département sur toutes les questions concernant l'agriculture qu'ils jugent à propos de leur soumettre.

Des groupements par régions de chambres ou de délégations de chambres départementales d'agriculture peuvent être autorisés par le ministre en diverses circonstances spéciales, comme par exemple pour l'élection des membres du conseil supérieur de l'agriculture.

Art. 10. — Les chambres d'agriculture correspondent, par leur président, sur les questions qui sont de leur compétence, avec le ministre de l'agriculture, le préfet du département et le sous-préfet de l'arrondissement.

Art. 11. — Les chambres d'agriculture peuvent se diviser en commissions qui ont le droit de se réunir, dans l'intervalle des sessions, pour les études qui leur sont confiées. Elles suscitent les réunions et délibérations de leurs comités consultatifs cantonaux.

Art. 12. — Les préfets, au chef-lieu du département, fournissent un local pour la tenue des chambres d'agriculture. Les maires de canton fournissent dans leur mairie une salle pour la réunion des comités consultatifs de canton.

Art. 13. — Les préfet, inspecteur d'agriculture, professeur départemental d'agriculture, chef de station agronomique, ingénieur en chef des ponts et chaussées ont entrée aux séances de la chambre départementale et se sont entendus chaque fois qu'ils le demandent. Les chambres départementales d'agriculture peuvent s'agréger, par voie de cooptation, et pour une durée de six années, avec faculté de réélection, des savants ou spécialistes que les votes d'arrondissements auraient pu ne pas comprendre dans leur contingent local, mais qu'une compétence notoire rendrait utiles à ces assemblées.

Le nombre de ces nominations ne peut être supérieur à cinq et, ces élections de cooptation, pour devenir définitives, doivent, après notification au ministre de l'agriculture, avoir reçu son approbation.

Les Chambres entrent en communication, soit par convocation à leurs séances, soit par correspondance, avec les présidents ou délégués de leurs comités consultatifs cantonaux.

Le préfet peut se faire assister ou représenter par un délégué.

Les Chambres peuvent aussi entendre les personnes qu'il leur paraît utile de consulter.

Art. 14. — Les chambres d'agriculture sont des établissements publics.

Art. 15. — Les chambres d'agriculture dressent leur budget qui est visé par le préfet et communiqué au conseil général du département.

Il est pourvu par le conseil général aux dépenses suivantes, qui sont placées parmi les dépenses obligatoires et votées chaque année :

- 1° Frais d'établissement des listes électorales ;
- 2° Menues dépenses de bureau.

Art. 16. — Les procès-verbaux des séances des chambres départementales d'agriculture devront être transmis dans la huitaine au préfet, qui, s'il y a lieu, saisira le ministre ; celui-ci, dans le mois, devra prononcer par décret l'annulation de tout acte ou délibération étrangers aux attributions légales des chambres.

Art. 17. — Il est institué auprès du Gouvernement un conseil supérieur de l'agriculture, composé de membres élus par les chambres départementales à raison d'un membre par département. Les membres de ce conseil sont élus pour six ans avec renouvellement par tiers tous les deux ans. Ils sont indéfiniment rééligibles. La détermination des deux premiers tiers sortants s'effectuera par voie de tirage au sort dans la première séance du conseil supé-

rieur. Le conseil supérieur peut s'agréger, par voie de cooptation, et pour une durée de six années, avec faculté de réélection, les personnalités dont le nombre maximum ne devra pas excéder dix-huit, dont le concours lui paraîtra utile. Le renouvellement du mandat de ces personnalités aura lieu par tiers à la suite du renouvellement par tiers du conseil supérieur.

Art. 18. — Le conseil est placé sous la présidence du ministre de l'agriculture, assisté de quatre vice-présidents et de quatre secrétaires élus.

La durée du mandat des membres du conseil est de trois années ; ils sont rééligibles.

Art. 19. — Le conseil se réunit au moins une fois chaque année sur la convocation du ministre, qui fixera l'époque et la durée de la session.

Il sera convoqué en séance extraordinaire toutes les fois que le ministre le jugera utile ou lorsque la réunion sera demandée par la moitié des membres élus.

Il sera nommé chaque année une commission permanente composée de trente membres, dont vingt choisis par les membres élus ou nommés par le conseil et dix choisis par le Gouvernement pris au moins par moitié dans les membres du conseil supérieur. Cette commission aura, en cas d'urgence, les mêmes attributions que le conseil supérieur.

Le conseil et la commission pourront entendre de leur personnes qu'ils jugeraient en l'état de l'éclairer sur les questions de leur compétence.

Art. 20. — Le conseil donnera son avis sur toutes les questions au sujet desquelles le Gouvernement jugera à propos de le consulter.

Il pourra également le donner sur celles qu'il croirait devoir signaler à l'attention du Gouvernement.

Art. 21. — Il sera procédé, dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi, à la nomination des chambres d'agriculture et, dans les deux mois suivants, à celle du conseil supérieur de l'agriculture.

Art. 22. — La présente loi est applicable à l'Algérie.

Art. 23. — Les lois, décrets et règlements antérieurs concernant les chambres d'agriculture et le conseil supérieur sont et demeurent abrogés.

ANNEXE N° 344

(Session ord. — Séance du 21 septembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier la loi du 8 avril 1915 portant création de la Croix de guerre, par M. Murat, sénateur (1).

NOTA. — Ce rapport n'a pas été publié au cours de l'année.

ANNEXE N° 364

(Session ord. — Séance du 28 septembre 1916.)

PROPOSITION DE LOI tendant à permettre la formation de Syndicats de communes pour contribuer à la reconstitution des localités détruites par la guerre, présentée par MM. Louis Martin, Mazière, Darbot, J. Loubet, Milan, Bussière, Charles Deloncle, Galup et Guilloteaux, sénateurs. — (Renvoyée à la commission, nommée le 14 juin 1910, chargée de l'examen de diverses propositions de lois relatives à l'organisation départementale et communale.)

Messieurs, nous avons, en maintes circonstances, rendu un juste hommage aux excellentes initiatives prises, depuis le commence-

(1) Voir nos 212, Sénat, année 1916 et 1564-1772 et in-8° n° 461. — 11^e législ. — de la Chambre des députés.

ment de la guerre, par la presse française qui s'est montrée, pour les pouvoirs publics, une collaboratrice aussi active que dévouée.

C'est encore à une initiative de la presse que nous vous demandons aujourd'hui de bien vouloir accorder votre sanction.

Dès le commencement de l'année 1915, dans un important journal du Midi, le *Petit Var*, un écrivain de talent qui publie, sous le pseudonyme de Gwynplaine, de brèves chroniques pleines de bon sens et d'idées, émettait l'avis qu'il y aurait lieu, pour les villes et villages des régions non envahies de la France, de se réunir par petits groupes et de participer à la reconstruction des cités détruites par la guerre. C'était ce qu'il appelait l'œuvre des villes maritimes, œuvre de solidarité patriotique et nationale. Ces divers groupes, composés autant que possible de localités d'égale importance, auraient ainsi accordé leurs concours, dans la mesure de leurs moyens, à la réédification d'une localité d'importance équivalente à chacune d'elles. De leur côté, *Excelsior* et le *Petit Journal* ont préconisé, avec beaucoup de sagesse et de sens pratique, une idée inspirée des mêmes préoccupations patriotiques, dont nous avons le plus grand plaisir à les féliciter. Ainsi le rôle utile de la presse s'est manifesté une nouvelle fois avec le caractère élevé qui lui appartient.

Reste à fournir aux communes les moyens légaux de se syndiquer et d'agir.

La loi du 5 avril 1884 a été complétée par celle du 22 mars 1890 en ce qui concerne les syndicats de communes. La création de ces syndicats, sollicitée par la volocité concordante des conseils municipaux en vue d'une œuvre d'utilité intercommunale à laquelle ils ont décidé de consacrer des ressources suffisantes, peut être autorisée par décret en conseil d'Etat.

Il résulte des termes mêmes de la loi que l'œuvre poursuivie par le syndicat de communes doit être une œuvre d'utilité intercommunale.

Nous vous demandons de ne pas vous en tenir à ces termes et de bien vouloir, pour la circonstance exceptionnelle que nous traversons, élargir le cadre dans lequel doit se mouvoir l'activité du syndicat de communes, de façon à réaliser l'idée donnée par *Excelsior*, par le *Petit Journal*, par le *Petit Var* et de permettre à ces syndicats de participer, dans la mesure de leurs ressources, au grand mouvement de reconstitution des cités détruites qui doit être l'œuvre de demain.

Les communes ne peuvent pas grand-chose aujourd'hui, accablées qu'elles sont de charges de toutes sortes. Mais elles peuvent au moins faire un geste généreux qui reconfortera les habitants des cités plus malheureuses. La parabole du denier de la veuve est de tous les temps.

Les communes qui voudront agir seules le pourront ; celles qui préféreront s'entendre entre elles pour mettre en commun les ressources de la solidarité nationale s'érigeront en syndicats. En leur en facilitant le moyen, vous ajoutez à l'idée émise par la presse la sanction législative, vous faites connaître cette idée à tous, vous permettez, si la loi est votée, au ministre compétent d'en préciser les caractères par des circulaires aux préfets. Il a été demandé (1) que des meubles fussent donnés pour les sinistrés pauvres. Cette demande pourra recevoir par ces mêmes moyens une satisfaction au moins partielle. Ainsi la France affirmera une nouvelle fois, et à l'égard des cités des départements envahis et à l'égard des cités belges que nous comprenons parmi les bénéficiaires de nos dispositions, ses sentiments de solidarité profonde et d'affection généreuse.

En conséquence, nous avons l'honneur de vous soumettre la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Les conseils municipaux sont autorisés à former, dans les conditions prévues par le titre VIII de la loi municipale du 5 avril 1884, complétée par celle du 22 mars 1890, des syndicats de communes en vue de contribuer à la reconstitution des localités détruites par la guerre.

(1) *Journal des réfugiés du Nord*.

ANNEXE N° 454 (rectifié)

(Session ord. — Séance du 5 décembre 1916.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner : 1° la proposition de loi de M. Henry Chéron et plusieurs de ses collègues, relative au placement des travailleurs et portant modification des articles 79, 81, 83 à 93, 98 et 102 du livre premier du code du travail et de la prévoyance sociale; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss et plusieurs de ses collègues, relative à l'institution d'offices départementaux et de bureaux paritaires de placement, par M. Paul Strauss, sénateur (1). — (texte rectifié).

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — L'article 85 du livre premier du code du travail et de la prévoyance sociale est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 85. — Dans chaque commune, un registre constatant les offres et demandes de travail et d'emplois devra être ouvert à la mairie et mis gratuitement à la disposition du public. A ce registre sera joint un répertoire où seront classées les notices individuelles que les offreurs et demandeurs de travail pourront librement joindre à leur offre ou à leur demande.

« Les villes comptant une population municipale totale égale ou supérieure à 10,000 habitants sont tenues de créer un bureau municipal.

« Si la création du bureau municipal de placement prescrite par le paragraphe précédent n'a pas été réalisée, il y sera procédé d'office par le préfet, après mise en demeure restée sans résultat adressée au conseil municipal.

« Les dépenses nécessitées par l'installation et le fonctionnement du bureau de placement créé en exécution des dispositions qui précèdent sont obligatoires pour les villes déterminées au paragraphe 2 du présent article ».

Art. 2. — Sont codifiées dans la teneur ci-après et formeront les articles 85 a à 85 e du livre premier du Code du travail et de la prévoyance sociale les dispositions suivantes :

« Art. 85 a. — Dans chaque département, l'institution d'au moins une office départemental de placement est comprise dans les dépenses obligatoires inscrites au budget départemental.

« Les offices départementaux ont pour objet d'organiser et d'assurer, dans toutes les communes de leur circonscription, le recrutement et le placement gratuits des travailleurs de l'agriculture, de l'industrie, du commerce, des professions libérales, ainsi que des domestiques et des apprentis.

« Le siège et la circonscription de chaque office sont déterminés par l'arrêté préfectoral d'institution.

« Les conseils généraux peuvent, en outre, s'associer pour la création et le fonctionnement d'offices interdépartementaux de placement.

« Art. 85 b. — Dans chaque circonscription d'office départemental, un bureau municipal de placement, s'il en existe, peut jouer le rôle d'office départemental.

« Les bureaux municipaux de placement — ou, s'il a été fait application du paragraphe précédent, les bureaux de la circonscription autres que celui qui joue le rôle d'office départemental — ainsi que les services municipaux d'inscription des offres et demandes d'emplois, doivent être coordonnés, quant à leur fonctionnement technique, à l'office départemental de la circonscription.

« Chaque office départemental, de son côté, doit se tenir en rapports réguliers, notamment par l'échange de renseignements sur les excès

d'offres et de demandes de main-d'œuvre, avec les autres offices du département, ceux des autres départements, les offices interdépartementaux et avec l'office central institué auprès du ministère du travail.

« La correspondance postale échangée pour les besoins du service entre tous ces bureaux et offices de placement est admise à circuler en franchise sous pli fermé.

« Art. 85 c. — Chaque bureau municipal ou office départemental peut, pour certaines professions, instituer des sections professionnelles distinctes.

« Il est institué auprès de chaque bureau municipal et office départemental et, s'il y a lieu, par arrêté spécial, auprès des sections professionnelles, une commission administrative chargée de contrôler les opérations de placement et de donner son avis sur toutes les questions intéressant le développement de ces institutions.

« Ces commissions doivent comprendre un nombre égal d'ouvriers ou employés et de patrons, appartenant autant que possible aux professions qui font le plus souvent appel au placement.

« Art. 85 d. — Les offices départementaux et les bureaux municipaux des villes de plus de 100,000 habitants pourront, sur la demande des conseils généraux ou des conseils municipaux qui les ont institués, être constitués en établissements publics, par décret rendu en conseil d'Etat.

« Art. 85 e. — Un règlement d'administration publique déterminera les autres conditions auxquelles devront, d'une manière générale, satisfaire les divers offices, bureaux ou sections professionnelles, notamment en ce qui concerne : la constitution des commissions paritaires, les mesures à prendre pour assurer la gratuité et la sincérité des opérations de placement et l'impartialité en cas de conflits du travail, le fonctionnement de la coordination entre les divers bureaux et offices, etc. »

(1) (Voir les nos 38 et 223, année 1916.)