ANNEXE N° 339 XII *A*

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (marine marchande), par M. Rouland, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, les crédits qui vous sont demandés pour l'exercice 1920 peuvent difficilement être comparés à ceux qui avaient été demandés et accordés pour l'exercice 1919, parce que l'on s'est attaché, cette année, à ne maintenir dans le budget ordinaire que les dépenses présentant un caractère réellement permanent, et surtout à éliminer, pour les reporter aux comptes des services qui les utilisent, toutes les dépenses qui les concernent. D'un autre côté a été rapporté au sous-secrétariat de la marine marchande, un important chapitre, antérieurement inscrit aux travaux publics, et concernant les grands travaux à exécuter dans les ports maritimes.

Le projet de loi rectificatif, présenté par le Gouvernement en avril dernier, comporte sur le projet primitif des dépenses ordinaires, une augmentation de 35,500,000 fr. Cette augmentation, pour le motif indiqué ci-dessus, est purement factice au point de vue budgétaire. Elle provient du transfert à la marine marchande, 3e section du ministère des travaux publics, de crédits qui étaient auparavant imputés à la 1re section de ce ministère pour une somme globale de 36 millions.

Les dépenses exceptionnelles du temps de guerre subissent également une forte augmentation, toujours pour le motif précité ; 25 millions figuraient à la 1re section pour exploitation des ports maritimes : ils paraissent maintenant, très justement d'ailleurs, à la 3e section. Toutefois une augmentation réelle de 1 million et demi provient du fait que l'on avait cru pouvoir supprimer un crédit figurant sous la rubrique « indemnités exceptionnelles du temps de guerre », mais que ce crédit a dû être rétabli sous la nouvelle rubrique « indemnité exceptionnelle de cherté de vie ».

Enfin, dans les dépenses extraordinaires proprement dites, dépenses ayant trait aux travaux d'installation ou d'aménagement des ports maritimes, à l'organisation des pêches, à la construction de navires, le deuxième projet du Gouvernement proposait une réduction de 114 millions sur le crédit demandé au projet primitif ; cette compression de dépenses était obtenue par un échelonnement de dotations sur un plus grand nombre d'années. La Chambre a cru devoir rétablir partie de ces crédits pensant, fort justement, suivant nous, qu'il y avait tout intérêt à activer ces travaux le plus possible et à ne limiter les crédits qu'au chiffre susceptible d'être employé au cours de l'exercice budgétaire, étant tenu compte de la pénurie de matériaux dont nous souffrons actuellement et de l'époque de l'année où nous sommes arrivés.

Votre commission vous propose d'accepter en majeure partie les chiffres du budget tels qu'ils nous sont renvoyés par la Chambre des députés.

Toutefois, elle vous propose de réduire de 7,200 fr. la dotation du chap. 2 pour marquer son désir non pas de voir diminuer le taux du tarif des heures supplémentaires, mais la plupart de ces heures supplémentaires elles-mêmes, et de ramener à 988,000 fr. (au lieu de 998.000 fr.) la dotation du chapitre premier du budget extraordinaire par suite de non affectation de crédit.

Enfin elle vous demande de supprimer complètement la dotation du chap. 3 du même budget (10 millions). La loi, sur laquelle est basée cette ouverture de crédit, est toujours pendante devant le Sénat et votre commission estime qu'aucun crédit ne peut être voté en faveur d'une loi en réalité inexistante.

Votre commission a également pensé que, étant donné la longue période qui sera indispensable pour la réalisation des travaux dotés par le chap. 6 *bis* du projet extraordinaire et l'inscription, par suite, pendant un long cours d'exercices, de crédits destinés à ces travaux, il convenait, pour cette raison, et par assimilation avec les dépenses du budget ordinaire, de reporter ce crédit au budget ordinaire et de le joindre à celui du chap. 39.

Ce chapitre du budget est appelé à prendre une grande extension étant donné l'intérêt primordial qui s'attache à la bonne marche des travaux envisagés et à leur prompte exécution.

L'importance de nos ports maritimes a été tout particulièrement mise en évidence au cours de la guerre où il a fallu faire face à des importations considérables.

En 1913, le trafic des 40 principaux ports s'était élevé à 42 millions de tonnes ; en 1916 le même trafic atteignait 570 millions de tonnes. Dans ces chiffres les importations seules passaient de 32 millions à 52 millions, soit une augmentation de plus de 60 p. 100. Pour atteindre ce résultat, il fallait improviser de nouveaux quais, procéder à l'installation hâtive d'engins de levage plus puissants et plus nombreux.

La capacité d'un port dépend : du nombre de postes offerts aux navires, de l'outillage affecté à l'embarquement et au débarquement des marchandises, des moyens d'évacuation.

Avec l'augmentation considérable du prix des ouvrages maritimes, surtout avec les longs délais que nécessite l'exécution de ces ouvrages, il apparaît qu'il y a lieu de porter tous nos efforts sur l'amélioration de l'outillage et sur les moyens d'évacuation par voie ferrée et même par voie d'eau.

Il est bien évident que, à surfaces égales, le rendement d'un port sera d'autant plus important que les marchandises qui y transitent, y séjournent moins longtemps.

Or un des points les plus faibles d'un certain nombre de nos établissements maritimes, avant la guerre, était l'outillage. Pendant la guerre, sous la pression des évènements, et depuis la guerre de puissants outillages ont été montés sans que pour cela nous soyons encore, à loin près, au niveau de ce qui existe dans les ports étrangers et surtout en Amérique.

Toutefois un outillage plus puissant, des moyens d'évacuation plus rapides et plus appropriés, ne suffiront pas à maintenir nos ports en état de lutter contre la concurrence étrangère.

Il y a 20 ans, les prévisions les plus hardies annonçaient, qu'au milieu du siècle on verrait des navires de 300 mètres de longueur et de 10 mètres de tirant d'eau. En 1914, les Allemands avaient le « Bismarck » avec 11 m. 30 de tirant d'eau. En France, le seul port de Marseille pourrait recevoir ce navire puisque seul il est accessible à des navires de 12 mètres de tirant d'eau. Le Havre ne peut actuellement recevoir à toute heure de marée des navires de plus de 9 m. 50 de tirant d'eau, Saint-Nazaire et Bordeaux de 8 m. 50, Dunkerque de 8 m. 40, etc.

Des travaux importants, d'ailleurs en cours d'exécution, votés ou à l'étude, sont donc indispensables dans nos ports pour leur permettre de recevoir les grands navires modernes, et cela le plus rapidement possible.

Sans vouloir entrer dans les détails des combinaisons financières qui permettront l'exécution de ces travaux, il nous paraît utile de faire remarquer que pour ceux entrepris et non achevés, avant la guerre, la dépense se trouvera augmentée d'une façon considérable ; que le coût des travaux autorisés cette année, mais dont les devis avaient été établis antérieurement, dépassera de beaucoup les chiffres prévus.

Il est donc de toute équité que les fonds de concours soient majorés proportionnellement, au revient total de l'opération.

Cette revision du montant des fonds de concours sera d'ailleurs amenée à l'ordre du jour par le vote récent du projet du Gouvernement concernant l'autonomie des ports. Dans son rapport remarquablement étudié, M. Brindeau, rapporteur de notre commission de l'outillage national, a trop bien établi, — avec sa grande expérience des choses maritimes, — les avantages que comportait la nouvelle loi pour qu'il soit besoin d'insister.

Mais pour que les Chambres de commerce puissent apporter à l'Etat le concours sur lequel celui-ci est en droit de compter, encore est-il qu'il faut que celles-ci soient autorisées à relever dans des proportions à déterminer, les droits de péage qui leur permettront de faire face aux charges supplémentaires qu'elles devront s'imposer. Cette autorisation obtenue et sans attendre que les formalités nécessaires pour aboutir au relèvement des taxes de péage, formalités toujours trop longues, soient remplies, il serait désirable que, par simple décret, des relèvements provisoires puissent être autorisés pour un laps de temps nécessaire à l'accomplissement des formalités requises par la loi de 1902.

Ainsi pourraient se poursuivre sans discontinuité des travaux qui contribueront largement au relèvement économique du pays.

EXAMEN DES CHAPITRES

CHAPITRE 1er. — Traitements du personnel de l'administration centrale.

Crédit alloué en 1919.....	1.122.492
Crédit accordé par la Chambre....	1.038.175
En moins..	74.247

Les crédits afférents à ce chapitre se sont trouvés, d'une part, fortement diminués par suppression des emplois qui avaient été nécessités par l'état de guerre, et par non-création de postes qui avaient été envisagés au budget précédent, enfin par imputation à d'autres chapitres ; et d'autre part très sensiblement augmentés comme conséquence de la loi du 6 octobre 1919 qui a nécessité une revision générale des traitements.

Etant donné l'importance du service, l'accroissement considérable des attributions à lui confiées, on ne peut envisager, — pour l'instant du moins, — une nouvelle compression des cadres et du personnel.

CHAPITRE 2. — Travaux supplémentaires, secours, allocations au personnel de l'administration centrale.

Crédit alloué en 1919.....	33 000
Crédit accordé par la Chambre.....	172.200
En plus.....	139.200

Crédit proposé par la commission 165,000 fr.

Votre commission nous demande de réduire ce crédit de 7,200 fr. et de ramener la dotation à 165,000 fr.

La loi du 6 octobre 1919 nécessite à ce chapitre un crédit de 130,000 fr. Mais, en dehors de cette dépense que l'on ne peut éviter en est prévue une autre de 7.200 fr. pour « augmentation du tarif des heures supplémentaires ». A titre d'indication et pour montrer son désir de voir supprimer la plupart de ces heures supplémentaires, votre commission vous propose de réduire le crédit à 165,000 fr.

CHAPITRE 3. — Frais de déplacement et de transport du personnel. — Missions.

Crédit alloué en 1919.....	218.000
Crédit accordé par la Chambre.....	220.000
En plus.....	2.000

L'augmentation des tarifs des moyens de transport avait amené le Gouvernement à demander un relèvement de crédits de 12,000 fr. Mais il a été reconnu possible de réduire de 10,000 fr. le chiffre prévu pour frais de missions et de ramener par suite la dotation à 220,000 fr.

CHAPITRE 4. — Matériel de l'administration centrale.

Crédit alloué en 1919.....	733.635
Crédit accordé par la Chambre.....	513.500
En moins.....	220.135

Cette diminution qui, avec la hausse actuelle du matériel, paraît anormale, provient de la mise à la charge des comptes spéciaux (loi du 29 décembre 1919) de leurs frais d'administration tant en personnel qu'en matériel. C'est une suite de l'observation déjà présentée au chapitre 1er en ce qui concerne le personnel.

CHAPITRE 5. — Impressions. — Livres. Reliures.

Crédit alloué en 1919.....	80.000
Crédit accordé par la Chambre....	79.000
En moins	1.000

Cette réduction, demandée par le ministère des finances, ratifiée par la Chambre, n'est qu'une indication tendant à amener l'administration de la marine marchande à diminuer les dépenses de ce chef.

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 11e législ. — de la Chambre des députés.

CHAPITRE 6.— Administrateurs de l'inscription maritime.

Crédit alloué en 1919.....	911.133
Crédit accordé par la Chambre..	1.292.500
En plus.....	381.367

En 1919, une partie importante des crédits inscrits à ce chapitre était supportée par le budget des dépenses exceptionnelles résultant des hostilités à titre d'allocations pour charges de famille, indemnités de cherté de vie, etc. Puis les lois des 12 août et 21 octobre ont alloué au personnel militaire de l'inscription maritime, comme à tous les officiers, des allocations en supplément de solde. Ces crédits avaient amené une augmentation de dépenses de 561,852 fr.

Mais d'importantes économies, dont le chiffre s'accroîtra au fur et à mesure de la réorganisation du service, ont été réalisées par la suppression de quatre quartiers maritimes (décret du 27 février 1920).

CHAPITRE 7. — Officiers et commis de l'inscription maritime.

Crédit alloué en 1919.....	1.175.837
Crédit accordé par la Chambre...	2.054.000
En plus.....	878.163

Conséquence du relèvement des soldes et indemnités accordé par les lois des 6, 18 et 21 octobre 1919.

CHAPITRE 8. — Personnel des écoles de navigation.

Crédit alloué en 1919.....	213.589
Crédit accordé par la Chambre.....	526.000
En plus.....	312.421

Le crédit demandé par le Gouvernement était de 536,000 fr., soit une augmentation de 322,421 francs, justifiée par le relèvement général des traitements, et le relèvement du taux des rémunérations accordées à des professeurs ne faisant pas partie du cadre.

Mais la question de l'organisation actuelle des écoles de navigation étant très controversée, la Chambre, à titre d'indication, a voté une réduction de crédit de 10,000 fr. afin de marquer son désir de voir ouvrir une enquête sur la réorganisation de ces écoles. Partageant cette manière de voir, votre commission vous propose de maintenir la même réduction.

CHAPITRE 9. — Personnel de l'inspection de la navigation.

Crédit alloué en 1919.....	288.193
Crédit accordé par la Chambre.....	528.000
En plus.....	239.807

Conséquence de la loi du 9 octobre 1919 qui a relevé les traitements du personnel de l'inspection de la navigation.

CHAPITRE 10. — Personnel des pêches et de la domanialité maritimes.

Crédit alloué en 1919.....	326.596
Crédit accordé par la Chambre.....	955.000
En plus.....	628.404

Cette augmentation provient de deux causes: relèvement général des traitements résultant de la loi, et augmentation du nombre des agents nécessitée par l'accroissement des unités de surveillance. Cette augmentation de la flottille de garde a été autorisée par un vote du Parlement qui a mis à la disposition de la marine un crédit de 1,175,000 fr. destiné à acquérir des bateaux provenant de la liquidation des stocks.

CHAPITRE 11. — Syndics des gens de mer. — Gardes maritimes. — Agents de gardiennage.

Crédit alloué en 1919.....	1.568.082
Crédit accordé par la Chambre....	2.600.000
En plus.....	1.031.918

Résultat du relèvement général des traitements, et de la création de « préposés » en remplacement d'administrateurs dans les quartiers maritimes supprimés (chap. 6).

CHAPITRE 12. — Allocations. — Bourses. — Secours et dépenses concernant les personnels des services de la marine marchande.

Crédit alloué en 1919.....	126.500
Crédit accordé par la Chambre.....	86.500
En moins.....	40.000

Diminution prévue sur habillement des préposés.

CHAPITRE 13. — Immeubles, mobilier, chauffage et éclairage.

Crédit alloué en 1919.....	231.000
Crédit accordé par la Chambre.....	370.400
En plus.....	139.400

La marine marchande avait établi un programme d'achat et de constructions d'immeubles destinés à loger ses services et à l'acquisition de moyens de transport rapides qui eussent permis de réduire les effectifs du personnel. Sur demande des finances ce programme a dû être ajourné.

Mais les compressions imposées à ce chapitre ont créé des situations qui paraissent inextricables. C'est ainsi qu'à Lorient, le ministre des finances annule un crédit de 2,600 fr. pour location de l'immeuble occupé par l'inscription maritime, motif pris que ce service peut réintégrer un local que, avant la guerre, il occupait à l'arsenal, et qu'il avait dû céder aux Américains. Or la marine militaire refuse de céder ces locaux... Au Havre, situation identique, sauf que c'est la marine de guerre qui veut prendre à l'inscription maritime les locaux qu'elle occupe. Là encore les cours sont donnés aux élèves de l'école de navigation dans des baraquements mis gracieusement à la disposition de l'administration par la chambre de commerce.

CHAPITRE 14. — Sécurité de la navigation maritime. — Encouragements au yachting.

Crédit alloué en 1919.....	87.375
Crédit accordé par la Chambre.....	113.000
En plus.....	25.625

Augmentatation due au relèvement du taux des allocations, des frais de déplacement du personnel, et à l'augmentation du coût des réparations et de l'entretien des embarcations affectées au service.

CHAPITRE 15. — Contribution aux dépenses du service internationol de la surveillance des glaces et des épaves dans l'Atlantique.

Crédit alloué en 1918, 65,000 fr.

Aucun crédit n'a été accordé en 1919 et n'est demandé cette année. Ce service n'est pas encore rétabli. S'il venait à l'être cette année des crédits seraient spécialement demandés.

CHAPITRE 16. — Rapatriement des marins du commerce. — Indemnités pour manque à gagner.

Crédit alloué en 1919, 134,500 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 134,500 fr.

Ces dépenses sont en majeure partie remboursées par l'armement.

CHAPITRE 17. — Encouragements à l'enseignement professionnel et maritime. — Orphelinats, bourses, etc.

Crédit alloué en 1919, 125,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 125,000 fr.

Sans observation.

CHAPITRE 18. — Syndicats professionnels. — Coopératives. — Bureaux paritaires de placement.

Crédit alloué en 1919, 165,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 165,000 fr.

65,000 fr. sont accordés en subventions aux syndicats professionnels et aux coopératives ; 100,000 fr. aux bureaux paritaires de placement qui fonctionnent dans les grands ports et y rendent les plus grands services.

CHAPITRE 19. — Maisons et abris du marin. Hôpitaux et asiles pour marins.

Crédit alloué en 1919, 210,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 210,000 fr.

Sans observation.

CHAPITRE 20. — Encouragements aux sociétés maritimes d'utilité générale, et sociétés de secours mutuels entre marins.

Crédit alloué en 1919, 65,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 65,000 fr.

Sans observation.

CHAPITRE 21. — Récompenses aux gens de mer. Frais de justice. — Dépenses diverses.

Crédit alloué en 1919.....	27.237
Crédit accordé par la Chambre	31.000
En plus	3.763

Cette augmentation, à concurrence de 2,600 fr., provient de l'élévation du prix des médailles attribuées aux marins pour faits de sauvetage.

CHAPITRE 22. — Matériel et dépenses diverses des pêches et de la domanialité maritimes.

Crédit alloué en 1919	163.950
Crédit accordé par la Chambre.....	452.000
En plus.....	288.050

Cette augmentation est une conséquence de l'accroissement en unités de la flottille de surveillance (voir chap. 10), de l'augmentation du prix du charbon, et de l'intensification du contrôle des établissements de pêche, cette dernière dépense étant d'ailleurs largement compensée par une élévation des tarifs des redevances imposées à ces établissements.

CHAPITRE 23. — Encouragement aux pêches maritimes.

Crédit alloué en 1919.....	6.575.000
Crédit accordé par la Chambre ...	2.107.000
En moins	4.468.000

Une diminution de 5,200,000 fr. provient du fait que toute liberté a été rendue au commerce des rogues dont l'achat avait dû, pendant la guerre, être assuré par l'Etat. Par contre, l'exportation de la morue, interdite pendant les hostilités, étant maintenant autorisée, il y a lieu de prévoir un crédit de 2 millions pour primes à l'exportation. — Enfin des dépenses importantes sont occasionnées par la présence, le long de nos côtes, d'épaves provenant de navires torpillés, épaves qu'il est indispensable de faire disparaître.

Le Gouvernement avait demandé un crédit de seulement 2,077,000 fr. Votre commission vous propose d'adopter ce chiffre et de repousser une dotation de 30,000 fr. accordée par la Chambre pour la destruction des marsouins. Votre commission estime que dans les ressources mises à sa disposition l'administration trouvera les fonds nécessaires à ces destructions.

CHAPITRE 24. — Subventions aux sociétés d'assurances mutuelles contre les pertes du matériel de pêche.

Crédit alloué en 1919, 50,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 50,000 fr.

Sans observation.

CHAPITRE 25. — Frais d'administration et de contrôle des caisses régionales de crédit maritime.

Crédit alloué en 1919.....	8.860
Crédit accordé par la Chambre.....	15.000
En plus.....	6.140

Ce service, quasi abandonné pendant la guerre, est maintenant en plein fonctionnement.

CHAPITRE 26. — Office scientifique et technique des pêches maritimes.

Crédit alloué en 1919.....	50.000
Crédit accordé par la Chambre.....	190.000
En plus	140.000

Augmentation provenant d'une convention, signée à Madrid, par laquelle l'Etat français s'est engagé à participer par l'envoi de navires, à l'exploration scientifique de la Méditerranée.

CHAPITRE 27. — Subventions à la marine marchande. — Primes à la construction.

Crédit alloué en 1919.....	1.350.000
Crédit accordé par la Chambre....	150.000
En moins.....	1.200.000

La loi du 19 avril 1906, accordant des primes à la construction, étant maintenant sans effet, aucun navire construit en 1920 ne pourra prétendre à prime. Il n'y a donc à prévoir que les dixièmes pouvant rester dus sur bateaux construits antérieurement.

CHAPITRE 28. — Subventions à la marine marchande. — Primes à la navigation et compensations d'armement.

Crédit alloué en 1919.....	7.000.000
Crédit accordé par la Chambre....	6.000.000
En moins.....	1.000.000

Aucun navire, en l'état actuel de la législation, ne peut maintenant acquérir de droit à ces primes. Par contre il y a lieu de prevoir la disparition de navires construits sous le régime de la loi d'avril 1906.

CHAPITRE 29. — Traitement du commissaire du Gouvernement près les compagnies de navigation subventionnées.

Crédit alloué en 1919.....	18.000
Crédit accordé par la Chambre.....	19.200
En plus.....	1.200

Augmentation due à l'établissement d'une indemnité de résidence. — Cette dépense est d'ailleurs remboursée par les compagnies intéressées.

CHAPITRE 30. — Subvention en service maritime sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

Crédit alloué en 1919, 12 millions.
Crédit accordé par la Chambre, 12 millions.

Les primes accordées aux services maritimes (messageries maritimes) sont calculées à la distance parcourue. Avant la guerre ces primes ont monté jusqu'à 16,500,000 fr. ; mais l'état actuel de la flotte fait prévoir que le service ne pourra encore être entièrement rétabli en 1920 et qu'une somme de 12 millions sera suffisante.

CHAPITRE 31. — Subvention au service maritime de New-York.

Crédit alloué en 1919.....	5.600.000
Crédit accordé par la Chambre....	5.900.000
En plus.....	300.000

La subvention prévue est de 6 millions. Il y a tout lieu de penser que le service se rapprochera très sensiblement, cette année, du service normal.

CHAPITRE 32. — Subvention au service maritime entre la France, les Antilles et le Centre-Amérique.

Crédit alloué en 1919.....	4.000.000
Crédit accordé par la Chambre....	4.500.000
En plus.....	500.000

La subvention réglementaire est de 4,500,000 francs et le service est complètement rétabli.

CHAPITRE 33. — Subvention au service maritime du Brésil et de la Plata.

Crédit alloué en 1919, 2,400,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 2,400,000 fr.
Sans observation.

CHAPITRE 34. — Subvention à la caisse des invalides de la marine et à la caisse de prévoyance.

Crédit alloué en 1919.....	19.732.284
Crédit accordé par la Chambre...	20.246.410
En plus.....	514.126

La nécessité d'augmentation de cette subvention provient d'une part de la diminution des recettes de la caisse des invalides de la marine par suite, notamment, de la suppression des primes à la marine marchande, sur lesquelles un pourcentage était prélevé, et, d'autre part, de l'augmentation des dépenses de cette même caisse pour frais d'administration.

CHAPITRE 35. — Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille.

Crédit alloué en 1919.....	185.000
Crédit accordé par la Chambre.....	398.000
En plus.....	213.000

Cette différence provient d'un report au budget ordinaire du budget extraordinaire, chapitre A. Aux termes de la loi du 6 octobre 1919, cette allocation a pris un caractère permanent.

CHAPITRE 36. — Travaux ordinaires des ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit alloué en 1919.....	25.350.900
Crédit accordé par la Chambre...	35.500.000
En plus.....	10.149.100

Ce chapitre était antérieurement inscrit à la 1re section du ministère des travaux publics, (travaux publics et transports). Transféré au budget de la marine marchande (3e section) le Gouvernement demandait une dotation de 26 millions.

Les dépenses payées sur ce chapitre sont de deux sortes :

1° Des dépenses pour travaux réguliers tels que dragages, entretien des appareils de manœuvre, des bâtiments, quais, etc. ; salaires des cantonniers et ouvriers permanents ;

2° Des dépenses pour travaux dont l'utilité se présente d'une façon irrégulière tels que remplacement des tabliers des ponts, des portes d'écluses, des engins devenus hors d'usage, etc.

Les majorations incessantes du prix de la main-d'œuvre, l'application de la loi de 8 heures, la hausse des charbons, — dont pour les besoins de ce seul service il est consommé 40.000 tonnes par an, — ont forcément amené une majoration des prévisions budgétaires.

Pour le combustible seul, l'augmentation de dépense, calculée sur son prix de revient au 15 avril, est de 9,500,000 fr. L'application de la loi de 8 heures a nécessité l'embauchage d'un personnel supplémentaire.

Aussi la commission du budget et le Gouvernement ont-ils accepté un amendement de M. Sibille tendant à augmenter le crédit de 9,500,000 fr. et à le porter à 35 millions et demi.

Les travaux dont il s'agit sont des travaux de première urgence desquels dépend l'existence même de nos ports. Un exemple suffira à en montrer l'importance. Faute de crédits suffisants les dragages n'ont pas pu être poussés avec toute la diligence nécessaire et, de ce fait, dans certains abords, les fonds se sont relevés d'une façon inquiétante ; il est absolument indispensable de mettre fin à cette situation et votre commission insiste vivement pour le maintien du crédit au chiffre voté par la Chambre.

CHAPITRE 37. — Phares, fanaux, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit alloué en 1919.....	2.340.000
Crédit accordé par la Chambre....	5.130.000
En plus.....	2.405.000

Les motifs de cette augmentation sont identiques à ceux invoqués au chapitre précédent. Il est inutile de faire remarquer que la sécurité de la navigation est assurée par la bonne exécution des travaux dotés par ce chapitre.

CHAPITRE 38. — Exploitation en régie des formes de radoub dans les ports maritimes.

Crédit alloué en 1919.....	700.000
Crédit accordé par la Chambre....	1.180.000
En plus.....	480.000

Mêmes motifs qu'au chapitre précédent.
Sans observation.

CHAPITRE 39. — Restauration et amélioration des ports maritimes.

Crédit alloué en 1919.....	25.000.000
Crédit accordé par la Chambre...	5.000.000
En moins.....	20.000.000

Cette réduction de crédit n'est qu'apparente. Partie des travaux qui avaient été prévus à ce chapitre du budget ordinaire par la loi de finances de 1919 ont été, cette année, reportés au budget extraordinaire où nous les retrouverons au chapitre VI. Votre commission d'ailleurs s'élève contre ce changement et donnera les raisons de son opposition lors de la discussion du chapitre VI.

CHAPITRE 40. — Amélioration et extension du service des phares, fanaux, balises, signaux divers.

Crédit alloué en 1919.....	850.000
Crédit accordé par la Chambre....	1.700.000
En plus.....	850.000

Augmentation motivée par les mêmes raisons que celles invoquées aux chapitres 36 et 37. Ce service est d'une importance capitale, pour la sécurité de la navigation en considération surtout des travaux urgents qui s'imposent cette année pour le balisage des épaves que l'on n'aura pu détruire.

CHAPITRE 41. — Travaux de défense contre la mer.

Crédit alloué en 1919, 200,000 fr.
Crédit accordé par la Chambre, 200,000 fr.

Les travaux de défense contre la mer sont, en principe, exécutés par les collectivités intéressées. L'Etat n'intervient que pour subventionner, d'une façon plus ou moins large, suivant la nature de l'opération.

Le chiffre prévu de 200,000 fr, sera probablement insuffisant cette année parce que les travaux qui avaient dû être abandonnés pendant la guerre sont repris, que les dégâts pendant ces cinq années n'ont fait que s'aggraver et que le coût des travaux a considérablement augmenté.

Ministère des travaux publics.

1re section. — Travaux publics et transports.

CHAPITRE 52. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. — Traitements.

Crédit alloué en 1919.....	695.650
Crédit accordé par la Chambre,...	1.520.000
En plus.....	824.350

Augmentation due au relèvement des traitements conformément aux termes de la loi du 6 octobre 1919.

CHAPITRE 53. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit alloué en 1919.....	131.000
Crédit accordé par la Chambre.....	246.000
En plus.....	115.000

Conséquence de la loi du 18 octobre 1919 qui attribue aux personnels visés de nouvelles indemnités de résidence, et relève le taux de l'indemnité de changement de résidence.

CHAPITRE 54. — Personnels des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit alloué en 1919.....	1.437.000
Crédit accordé par la Chambre ...	2.937.000
En plus.....	1.500.000

Mêmes motifs que ceux invoqués au chapitre 52 : augmentation de traitements par application de la loi du 6 octobre 1919.

CHAPITRE 55. — Personnels des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit alloué en 1919.....	17.200
Crédit accordé par la Chambre.....	427.000
En plus.....	409.800

Cette augmentation provient, en majeure partie du transport au présent chapitre des indemnités permanentes qui, auparavant, étaient inscrites au chapitre 54.

CHAPITRE 56. — Personnel des phares et balises. — Traitements et suppléments de traitement.

Crédit alloué en 1919.....	1.594.390
Crédit accordé par la Chambre....	2.825.080
En plus.....	1.230.610

CHAPITRE 57. — Personnel des phares et balises. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit alloué en 1919.....	108.500
Crédit accordé par la Chambre.....	489.000
En plus.....	380.500

Les motifs des augmentations consenties aux chapitres 56 et 57 sont les mêmes que ceux invoqués aux chapitres 54 et 55. Toutefois il y a lieu de prendre note qu'un projet est actuellement à l'étude qui fusionnerait le personnel des gardiens de phare avec les gardes maritimes ou syndics de la marine marchande.

Budget extraordinaire.

1re section.

CHAPITRE A. — Indemnités exceptionnelles de cherté de vie.

Crédit alloué en 1919.....	1.648.502
Crédit accordé par la Chambre....	1.786.192
En plus.....	137.690

Cette augmentation est la conséquence du maintien de l'indemnité exceptionnelle de cherté de vie (loi du 30 mars 1920).

CHAPITRE B. — Frais de fonctionnement de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre.

Crédit alloué en 1919.....	145.110
Crédit accordé par la Chambre.....	192.500
En plus.....	47.390

Cette augmentation provient du relèvement général des traitements (lois des 12 août et 6 octobre 1919).

Ce service doit disparaître dès que sera terminé le règlement des assurances contractées pour cause de guerre et la commission des finances a insisté auprès du Gouvernement pour qu'il fasse — dans ce but — toutes diligences utiles.

CHAPITRE C. — Missions à l'étranger.

Crédit alloué en 1919.....	771.965
Crédit accordé par la Chambre.....	300.000
En moins.....	471.965

Les frais de mission incombant en grande partie aux comptes spéciaux (ravitaillement, flotte charbonnière), la dépense afférente à la marine marchande peut être, sans inconvénient, réduite à 300.000 fr.

Si le maintien de certaines missions comme celles de New-York et de Londres paraît encore utile, il est apparu à la commission des finances que celles-ci pourraient bientôt elles aussi être rappelées et c'est pour bien souligner cette indication qu'elle a supprimé de l'intitulé du chapitre C, le qualificatif de permanent.

CHAPITRE E. — Exploitation des ports maritimes. — Installation d'ouvrages et d'outillages pour les besoins du ravitaillement.

Crédit alloué en 1919.....	64.150.000
Crédit alloué par la Chambre.....	25.000.000
En moins.....	39.150.000

Ce crédit ainsi réduit est destiné au payement des marchés passés pendant la guerre et qui n'ont pu être résiliés. Le total de ces dépenses s'élève à 59 millions.

Les 25 millions sollicités pour 1920 sont destinés à fournir un accompte sur cette dette.

La demande des services se montait à un chiffre beaucoup plus élevé, car il comprenait les installation nouvelles destinées à la réception du mazout, des charbons américains et allemands, à l'organisation des gares maritimes et à l'acquisition de terrains réquisitionnés.

Mais, en vue de comprimer les dépenses, l'administration a renoncé à leur inscription à ce chapitre, sauf à reporter ces lignes d'entre elles aux chapitres qui doivent normalement les comprendre et desquels elles avaient été exceptionnellement détachées pendant la guerre.

Budget extraordinaire.

2e Section.

CHAPITRE I. — Personnel du service des constructions navales et du matériel de la marine marchande.

Crédit alloué en 1919.....	344.451
Crédit accordé par la Chambre.....	993.000
Crédit proposé par la commission des finances.....	988.000
En plus.....	643 549

Cette augmentation provient :

1° Du relèvement général des traitements (loi du 6 octobre 1919) ;

2° D'un virement de compte de la marine militaire à la marine marchande : les officiers chargés de diriger et de surveiller la construction des navires commandés par l'Etat et la réparation de la flotte gérée par l'Etat (ingénieurs du génie maritime, adjoints techniques et mécaniciens) étant payés maintenant, non plus par la marine de guerre, mais par la marine marchande.

Toutefois, votre commission des finances propose de ramener le crédit à 988,000 fr., une indemnité de 10.000 fr. prévue comme devant être accordée à un ingénieur des ponts et chaussées par assimilation aux services départementaux étant sans affectation.

CHAPITRE II (ancien 13). — Matériel et dépenses diverses de l'inspection du service des constructions navales et du matériel de la marine marchande.

Crédit alloué en 1919.....	44.450
Crédit accordé par la Chambre.....	44.000
En moins.....	450

Cette petite diminution provient d'une compression sur les dépenses d'entretien d'immeubles sur la quote-part due par la marine marchande, ces immeubles étant occupés en commun par les deux marines militaire et marchande.

CHAPITRE III (ancien D). — Dotation pour le compte spécial pes transports maritimes et de la marine marchande (section B). — Achat et construction de navires.

Crédit alloué en 1919.....	350.000.000
Crédit accordé par la Chambre..	10.000.000
En moins.....	340.000.000

La commission des finances vous propose la suppression totale du crédit et l'annulation du chapitre.

En moins, 350 millions.

Ce compte de dotation était destiné à pourvoir à l'engagement prévu par une loi actuellement pendante devant le Sénat et tendant à la reconstitution de la flotte commerciale (crédit de 1,850,000,000 fr. Projet de loi 6.656).

Ce projet n'ayant pas encore été soumis aux délibérations du Sénat, aucun navire n'a encore été commandé. Mais étant donné que la grande difficulté qui se présentera pour la construction de ces bateaux sera de se procurer des matériaux, le Gouvernement ayant eu la bonne fortune de pouvoir changer un marché fait en Amérique pour obus en une fourniture de tôles d'acier, a cru pouvoir demander l'autorisation de prélever sur le chapitre III les 10 millions nécessaires au payement de ce marché. La Chambre des députés a accédé à la proposition du Gouvernement, mais il importe de souligner que son rapporteur du budget de la marine marchande constate (page 93) que :

« Le crédit demandé (10 millions) représente la première fraction du crédit total de 1,850,000,000 fr. dont l'engagement est prévu au projet de loi n° 6656 pour la reconstitution de la flotte commerciale (projet de loi actuellement en instance devant le Sénat) ».

La commission du budget de la Chambre s'étant, d'autre part, enquise de la répercussion que la modification apportée par le projet n° 673, au chapitre du budget extraordinaire, pourrait avoir sur les constructions et les achats en cours, il lui fut répondu :

« Les 100 millions de francs portés primitivement à ce chapitre étaient le premier crédit des dépenses à valoir sur le projet de loi d'augmentation de crédits de 1,000,000,000 fr. voté le 19 octobre 1919 par la Chambre des députés et actuellement en suspens devant le Sénat. Comme il n'a été commandé aucun navire à valoir sur le projet de loi de 1,000,000,000 fr., la réduction de 100 à 10 millions de francs n'arrête pas les commandes déjà lancées ; elle empêche d'en lancer d'autres. »

Et le rapporteur conclut :

« Mais la question de ces nouvelles commandes est à régler par le vote du projet de loi total et non par la voie budgétaire. Si le projet est voté, il y aura alors à donner des crédits additionnels pour les dépenses de 1920. Ces crédits seront probablement de 40 millions de francs ».

Votre commission des finances pense absolument comme l'honorable rapporteur de la Chambre que toute commande afférente au vaste programme, objet du projet en suspens devant le Sénat, ne peut avant le vote de celui-ci motiver une proposition de crédits.

Elle estime donc que ces principes si légitimement exprimés par l'honorable rapporteur ont été absolument méconnus lors du vote par la Chambre du crédit de 10 millions de francs.

S'il est exact de dire qu'il est impossible d'ouvrir un crédit alors que ce projet de loi n'a pas été sanctionné par le Sénat, il va de soi qu'une seule solution s'impose : celle d'annuler l'ouverture du crédit en totalité, et d'inviter le Gouvernement à imputer sur d'autres crédits le payement du marché des tôles si intéressant en lui-même.

C'est celle que vous propose votre commission qui n'a pu d'ailleurs, malgré ses demandes réitérées, obtenir du Gouvernement aucune précision, ni sur le compte spécial, ni sur son programme général.

Annulation du chapitre.

CHAPITRE IV. — Flotte de pêche et transport des produits de la pêche.

Crédit alloué en 1919, 15 millions.
Crédit accordé par la Chambre, 15 millions.

Ce crédit est une conséquence de la loi de 200 millions qui vient d'être ratifiée par le Sénat. Elle concerne le payement de bateaux chalutiers et de transports frigorifiques. La dotation de ce chapitre ne constitue, en grande partie qu'une avance de fonds, l'Etat ne devant pas exploiter lui-même la flottille qu'il a fait construire, mais la céder soit à des collectivités, soit à des particuliers dans des conditions à déterminer.

CHAPITRE V. — Ports de pêche.

Crédit alloué en 1919.....	10.000.000
Crédit accordé par la Chambre...	8.929.000
En moins.....	1.071.000

Le crédit alloué en 1919 n'ayant pas été épuisé, il a été reconnu que le report des crédits non employés en 1919 joints aux 8,929.000 fr. accordés par la Chambre formeraient un total suffisant pour le payement des travaux exécutés au cours du présent exercice.

CHAPITRE VI. — Usines diverses, frigorifiques' outillages fixes ou mobiles.

Crédit alloué en 1919, 30 millions.

Les travaux dotés par ce chapitre rentrent dans le cadre des projets prévus par la loi des 200 millions. Ces travaux sont poussés avec la plus grande célérité. Mais, les difficultés qui se sont présentées et ont retardé les travaux, n'ont pas permis d'utiliser ce crédit de 30 millions et le ministre a déclaré se contenter, pour cette année, des sommes reportées de l'exercice 1919 à l'exercice 1920.

CHAPITRE VI *bis*. — Ports maritimes. — Extension et adaptation aux besoins nouveaux du pays.

Crédit alloué en 1919.....	20.000.000
Crédit accordé par la Chambre...	37.500.000
En plus.....	17.500.000

Les travaux à exécuter dans les ports ont été, cette année, portés à deux chapitres différents. Au chapitre 39 du budget ordinaire a été laissé le soin de pourvoir aux simples amélio-

rations ou restaurations ; au présent chapitre du budget extraordinaire revient le payement des grands travaux autorisés par lois ou décrets et ayant pour but l'extension des ports maritimes. Ces travaux sont généralement exécutés avec le concours financier des collectivités, villes et chambres de commerce intéressées.

La distinction ainsi faite, le Gouvernement demandait à ce présent chapitre un crédit de 25 millions.

L'achèvement de l'ensemble des grands travaux engagés au 1er janvier 1919 présentait à cette date une évaluation de dépense globale de 441 millions dont 228 millions de fonds de concours, chiffre auquel devaient être ajoutées des majorations importantes pour la reprise des travaux interrompus pendant la guerre et même pour ceux qui avaient pu suivre leur cours. Ces majorations étaient prévues à 50 p. 100; mais aujourd'hui il faut les compter à 100 et 150 p. 100 et même plus en moyenne.

D'un autre côté, en 1919, le Parlement a approuvé plusieurs projets (Le Havre, Dunkerque, Saint-Malo, Marseille) pour un ensemble de 547 millions dont 277 millions de fonds de concours ; à ces travaux, une majoration semblable — non prévue — au moment du vote des projets, devra être appliquée.

En résumé, les travaux restant à exécuter au 1er janvier 1919 et imputables à l'Etat pouvaient être estimés à 467 millions — majoration non comprise — soit avec 150 p. 100 en moyenne de majoration, un total à la charge de l'Etat de plus de 1,050,000,000 fr., ainsi que le constate M. Dior, dans son rapport à la Chambre.

Mais sur un amendement déposé par M. Guernier, il a été reconnu que :

1° Pour rendre le plus tôt possible les services pour lesquels ils ont été prévus, ces travaux devaient être poussés avec la plus grande activité ;

2° Si l'on n'accordait que 25 millions par an, étant donné que le programme voté par le Parlement met à la charge de l'Etat une dépense de près d'un milliard, les travaux pourraient durer quarante ans ;

3° Enfin d'un autre côté la rapidité d'exécution des travaux se trouvait limitée par les possibilités d'acquisition de matériaux et le défaut de main-d'œuvre.

Cette intervention a amené la Chambre à relever le crédit de 12,500,000 fr. et à le porter à 37,500,000 fr., somme qui a été jugée indispensable pour mener à bien les travaux qui peuvent être exécutés au cours de l'année budgétaire 1920.

Il a été reconnu d'ailleurs que, pour les exercices à venir, les crédits devraient être augmentés au fur et à mesure que se présenteraient les moyens d'activer les travaux.

Votre commission partage entièrement les idées défendues à la Chambre par l'honorable M. Guernier et émet l'avis qu'il y a lieu d'accorder au Gouvernement tous les moyens financiers nécessaires pour lui permettre d'activer le plus possible les travaux dotés par ce présent chapitre ; elle vous demande par suite d'accepter le chiffre de 37,500,000 fr. puisque la valeur des travaux ne pourra être supérieure, cette année, à ce chiffre.

Mais étant donné que, quelque hâte que l'on apporte à son exécution, le programme des travaux envisagés et actuellement décrétés demandera quinze, peut-être vingt ans pour être mené à bien, elle estime que ce crédit de 37,500,000 fr. doit être inscrit au budget ordinaire, et imputé au chapitre 39, avec les autres travaux des ports.

De ce fait, elle vous propose :

1° De supprimer le présent chapitre 6 *bis* ;

2° De porter à 42,500,000 fr. la dotation du chapitre 39.

CHAPITRE VI *ter*. — Ouverture de la digue du mont Saint-Michel.

Aucun crédit n'a été demandé en 1919, ni sur le présent budget.

Etant donnée la nécessité de porter tous nos efforts sur la reconstitution de notre outillage national, il a été admis que les travaux de la digue du mont Saint-Michel pouvaient être provisoirement ajournés.

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS proposés par la commission.
		francs.
	Ministère des travaux publics.	
	ÉTAT A	
	3e section. — Ports, marine marchande et pêches.	
	1re partie. — Services généraux des ministères.	
1	Traitement du personnel de l'administration centrale	1.018.175
2	Travaux supplémentaires, secours et autres allocations aux divers personnels en service à l'administration centrale	165.000
3	Frais de déplacement et de transport du personnel. — Frais de missions	220.000
4	Matériel de l'administration centrale	513.500
5	Impressions, livres et reliures	79.000
6	Administrateurs de l'inscription maritime	1.292.500
7	Officiers et commis d'administration de l'inscription maritime	2.054.000
8	Personnel des écoles nationales de navigation	526.000
»	Service médical de la marine marchande	»
9	Personnel de l'inspection de la navigation	528.000
10	Personnel des pêches et de la domanialité maritimes	955.000
11	Syndics des gens de mer, gardes maritimes et agents de gardiennage	2.600.000
12	Allocations, bourses, secours et dépenses concernant les personnels des services de la marine marchande	86.500
13	Achat, construction, location et entretien des immeubles. — Achat et entretien du mobilier. — Chauffage et éclairage	370.400
14	Sécurité de la navigation maritime. — Encouragement au yachting	113.000
15	Contribution aux dépenses du service international de surveillance des glaces et des épaves dans l'Atlantique	Mémoire.
16	Rapatriement des marins de commerce. — Indemnités pour manque à gagner	134.500
17	Encouragements à l'enseignement professionnel et maritime. — Orphelinat, bourses, etc.	125.000
18	Syndicats professionnels. — Coopératives. — Bureaux paritaires de placement	165.000
19	Maisons et abris du marin. — Hôpitaux et asiles pour marins	210.000
20	Encouragements aux sociétés maritimes d'utilité générale et sociétés de secours mutuels entre marins	65.000
21	Récompenses aux gens de mer. — Frais de justice. — Dépenses diverses	31.452
22	Matériel et dépenses diverses des pêches et de la domanialité maritimes	452.000
23	Encouragements aux pêches maritimes	2.077.000
24	Subventions aux sociétés d'assurances mutuelles contre les pertes de matériel de pêche	50.000
25	Frais d'administration et de contrôle des caisses régionales de crédit maritime	15.000
26	Office scientifique et technique des pêches maritimes	190.000
27	Subventions à la marine marchande. — Primes à la construction	150.000
28	Subventions à la marine marchande. — Primes à la navigation et compensation d'armement	6.000.000
29	Traitement du commissaire du Gouvernement près les compagnies de navigation subventionnées	19.200
30	Subvention au service maritime sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale	12.000.000
31	Subvention au service maritime de New-York	5.900.000
32	Subvention au service maritime entre la France, les Antilles et l'Amérique centrale	4.500.000
33	Subvention au service maritime du Brésil et de La Plata	2.400.000
34	Subvention à la caisse des invalides de la marine et à la caisse de prévoyance	20.246.410
35	Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille	398.000
36	Ports maritimes. — Travaux ordinaires. — Entretien et réparations ordinaires	35.500.000
37	Phares, fanaux, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires	5.130.000
38	Exploitation en régie des formes de radoub dans les ports maritimes	1.180.000
39	Restauration et amélioration des ports maritimes.	(1) 5.000.000
40	Amélioration et extension du service des phares, fanaux, balises et signaux divers	1.700.000
41	Travaux de défense contre la mer	200.000
42	Emploi de fonds provenant de legs ou de donations.	Mémoire.
43	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance	Mémoire.
44	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 20 novembre 1915 et 30 décembre 1916)	Mémoire.
45	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
46	Rappels de dépenses payables sur revues antérieures à l'exercice 1920	Mémoire.
	Total	111.389.185

(1) Avec cette réserve que, suivant le désir de la commission, la dotation du chapitre VI (Ports maritimes) devrait être supprimée à ce chapitre et reportée pour la totalité au chapitre 39, dont le crédit serait dès lors porté à 42,500,000 fr.

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS proposés par la commission.
		francs.
	ETAT D	
	3e section. — Ports, marine marchande et pêches.	
	3e partie. — Services généraux des ministères.	
A	Indemnité exceptionnelle de cherté de vie.....	1.786.192
B	Frais de fonctionnement de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre.....	192.500
C	Missions permanentes à l'étranger.....	300.000
D	Services interalliés des transports maritimes.....	Mémoire.
E	Exploitation des ports maritimes. — Installation d'ouvrage et d'outillage pour les besoins du ravitaillement.....	25.000.000
F	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
G	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).....	Idem.
H	Dépenses des exercices clos.....	Idem.
	Totaux pour la 3e section (ports, marine marchande et pêches).....	27.278.692

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS proposés par la commission.
		francs.
	ÉTAT E	
	3e section. — Ports, marine marchande et pêches.	
I	Personnel du service des constructions navales et du matériel de la marine marchande.....	988.000
II	Matériel et dépenses diverses de l'inspection du service des constructions navales et du matériel de la marine marchande.....	44.000
III	Dotation pour le compte spécial des transports maritimes et de la marine marchande (Section B). — Achat et construction de navires.....	»
IV	Flottille de pêche et de transport des produits de la pêche.....	15.000.000
V	Ports de pêche.....	8.929.000
»	Usines diverses, frigorifiques, outillages fixes et mobiles.....	»
VI	Ports maritimes. — Extension et adaptation aux besoins nouveaux du pays.....	(1) 37.500.000
VII	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
VIII	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).....	Idem.
IX	Dépenses des exercices clos.....	Idem.
	Total pour la 3e section (ports, marine marchande et pêches).....	47.417.000

(1) Avec cette réserve que, suivant le désir de la commission, la dotation du chapitre VI (ports maritimes) devrait être supprimée à ce chapitre et reportée pour la totalité au chapitre 30, dont le crédit serait dès lors porté à 42,500,000 fr.

ANNEXE N° 339 XII *E*

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (caisse des invalides de la marine), par M. Rouland, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, le budget annexe des invalides de la marine présente une augmentation de dépenses de 665,600 fr. comparativement au budget de 1919.

Cette augmentation qui, d'ailleurs, ne demande que 515,000 fr. au budget de l'Etat (le surplus provenant des recettes propres au service), se justifie amplement par :

Les augmentations de traitement accordées au personnel de l'administration et de la trésorerie, conséquence de l'application du relèvement général des traitements (art. 1er) ;

Le coût plus élevé de toutes fournitures de bureau, d'habillement du personnel, de l'entretien des divers matériels, du chauffage, de l'éclairage, etc. (chap. 3) ;

L'augmentation du taux des pensions aux veuves de marins ayant plus de 15 ans de navigation à prévoir pour l'application de la loi du 14 novembre 1918 qui, autorisant le cumul du secours de 100 fr. avec une pension militaire attribuée pour faits de guerre, permet de compter dans les 15 ans de services les services militaires, enfin pour l'application de la loi du 14 novembre 1919 qui a doublé le montant du secours prévu par la loi de 1908 (200 fr. au lieu de 100 fr.).

Par contre, d'importantes réductions proviennent de la suppression de crédits qui avaient été motivés par l'état de guerre.

La Chambre des députés a adopté les chiffres présentés par le Gouvernement et votre commission émet l'avis de ratifier ce vote conformément aux tableaux ci-joints :

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920 et 168-673-828, et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 2e législ. — de la Chambre des députés.

Comparaison, par chapitres, des crédits inscrits au projet du Gouvernement et au projet de la commission.

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS votés pour 1919.	CRÉDITS demandés par le Gouvernement. (Projet de budget n° 163.)	CRÉDITS demandés par le Gouvernement. (Projet rectifié et adopté par la Chambre.)	CRÉDITS proposés par la commission.
		fr.	fr.	fr.	fr.
	Ministère des travaux publics.				
	Caisse des invalides de la marine.				
	RECETTES				
1	Prestations imposées aux inscrits et aux armateurs.....	4.110.000	4.262.475	7.262.475	4.262.475
2	Décomptes des déserteurs.....	9.000	10.000	10.000	10.000
3	Produit de la vente des feuilles de rôles d'équipage des bâtiments du commerce.....	50.000	50.000	50.000	50.000
4	Retenues sur les primes à la construction et à la navigation et sur la compensation d'armement.....	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
5	Arrérages des inscriptions de rentes au Grand-Livre appartenant à la caisse des invalides.....	3.151.421	3.151.615	3.151.615	3.151.615
6	Redevance pour concessions temporaires de plages.....	80.000	80.000	80.000	80.000
7	Recettes diverses.....	65.000	60.000	60.000	60.000
8	Revenus provenant de legs et de donations faits à l'établissement des invalides de la marine.....	99.104	99.110	99.910	99.910
9	Redevances imposées aux propriétaires de bateaux de plaisance et de bateaux munis d'un permis de circulation.....	28.000	30.000	30.000	30.000
10	Retenues de 1 p. 100 sur les avances payées aux pensionnaires de la caisse des invalides (loi du 26 juillet 1917 et décret du 15 novembre 1917).....	1.000	1.000	1.000	1.000

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS votés pour 1919.	CRÉDITS demandés par le Gouvernement. (Projet de budget n° 168.)	CRÉDITS demandés par le Gouvernement. (Projet rectifié et adopté par la Chambre.)	CRÉDITS proposés par la commission.
		fr.	fr.	fr.	fr.
11	Subvention allouée en exécution de l'article 7 de la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande	684.000	618.025	618.025	618.025
12	Versement de l'Etat pour majoration allouée aux agents du service général pour leurs pensions sur la caisse nationale des retraites pour la vieillesse (art. 9, § 3, de la loi du 14 juillet 1908)	40.000	40.000	40.000	40.000
13	Subvention de la marine marchande	19.008.284	19.608.975	19.588.385	19.588.385
	Total pour la caisse des invalides de la marine	27.325.809	28.012.000	27.991.410	27.991.410
	DÉPENSES				
1	Frais d'administration et de trésorerie pour les quatre services composant l'établissement des invalides	622.833	1.162.000	1.140.000	1.140.000
2	Indemnités diverses	3.250	3.010	4.420	4.420
3	Frais de matériel et d'imprimés pour l'établissement des invalides à Paris et dans les ports	30.000	40.000	40.000	40.000
4	Pensions (lois des 13 mai 1791 et 14 juillet 1908). — Pensions proportionnelles (loi du 14 juillet 1908, art. 11)	23.084.117	23.084.000	23.084.000	23.084.000
5	Majorations aux demi-soldiers ainsi qu'aux veuves et aux orphelins dont les pensions ont été revisées d'après le tarif n° 2 de la loi du 14 juillet 1908 (art. 5 de la loi du 18 décembre 1913)	831.055	831.055	831.055	831.055
6	Allocations accordées en vertu de la loi du 21 juillet 1914 à certains inscrits maritimes pensionnaires de la caisse des invalides	15.000	15.000	15.000	15.000
7	Majorations allouées aux agents du service général pour leurs pensions sur la caisse nationale des retraites pour la vieillesse (art. 29, § 3, de la loi du 14 juillet 1908)	40.000	40.000	40.000	40.000
8	Fonds annuel de secours	1.053.000	1.053.000	1.053.000	1.053.000
9	Secours aux veuves de marins ayant plus de quinze ans de navigation (loi du 14 juillet 1908, art. 8)	610.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
»	Allocations mensuelles aux ascendants des officiers et marins décédés pendant la guerre	160.000	»	»	»
»	Salaires des équipages de la marine du commerce prisonniers à l'ennemi	50.000	»	»	»
10	Subvention à la caisse de prévoyance	684.000	618.025	618.025	618.025
11	Remboursements sur anciens dépôts provenant de solde, de parts de prises, de naufrages, etc	20.000	20.000	20.000	20.000
12	Dépenses diverses, remboursement de trop-perçus, etc	18.000	20.000	20.000	20.000
13	Distributions des revenus provenant de donations et de legs faits à l'établissement des Invalides de la marine	99.104	99.910	99.910	99.910
14	Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille	5.450	26.000	26.000	26.000
15	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
16	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916)	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
17	Dépenses des exercices clos	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
18	Payement d'arrérages de pensions portant sur exercices clos	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
	Total des dépenses	27.325.809	28.012.000	27.991.410	27.991.410

ANNEXE N° 339 XII *F*

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (Ministère des travaux publics, des transports et de la marine marchande). — Chemins de fer (réseaux concédés. — Réd'Etat. — Lignes non concédées. — Voies ferrées d'intérêt local et tramways), par M. Jeanneney, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, dans les deux Chambres, les commissions financières ont usage de présenter des rapports particuliers sur les chapitres du budget, qui concernent, d'une part, les « conventions et garanties d'intérêt », de l'autre, les chemins de fer de l'Etat. »

Elles entendent ainsi mettre spécialement en lumière la situation de nos voies ferrées, la valeur du régime auquel elles sont soumises et leur rendement national.

Jusqu'en 1915, ces rapports avaient fourni annuellement une sorte de bilan de notre système ferroviaire et la mise au point des multiples problèmes qu'il pose : rapports de l'Etat et des compagnies, contrôle des concessions, amélioration des voies, des installations et du matériel, collaboration nécessaire des voies ferrées et d'eau, tarifications, revendications du personnel et des usagers, mesures de sécurité et hygiène, résultats financiers, etc.

Toutefois, par une singularité qui subsiste, ces rapports n'avaient point eu à connaître de tous les crédits qui, dans le budget des travaux publics, ont trait aux chemins de fer.

D'après le projet de loi en discussion, (ministère des travaux publics, 1re section. N° 168, annexe 18, 3e volume, dit Cahier bleu), la nomenclature des crédits du titre V, chemins de fer, comprend 32 chapitres : 13 seulement (chap. 96 à 107, devenus au projet transmis au Sénat, 90 à 101, et le budget annexe des chemins de fer de l'Etat) se trouvent confiés à votre rapporteur particulier.

Les dix-neuf autres lui échappent, vous étant présentés par le rapporteur de la première section du budget des travaux publics. Il s'ensuit que toute la matière du contrôle, tant technique qu'administratif ou commercial, est hors de notre mission. L'anomalie est certaine : elle devrait, croyons-nous, être corrigée pour les budgets à venir.

Depuis 1915, nos prédécesseurs avaient dû borner plus strictement leur travail à un examen financier de chapitres.

Les raisons qu'ils en ont eues n'ont point disparu complètement. Une nouvelle est née.

Le 28 mai dernier, le Gouvernement a déposé, sur le bureau de la Chambre, un projet, attendu impatiemment, de réorganisation de nos chemins de fer. Il est manifeste que toute vue critique à porter sur le régime de nos voies ferrées ne peut, désormais, qu'être remise au jour de la discussion de ce projet. Qu'il suffise ici de souhaiter prompte la solution d'un problème qui conditionne, pour une bonne part, notre développement économique.

Nous tiendrons donc systématiquement notre travail dans le cadre d'un simple examen budgétaire.

Toutefois, un préambule s'impose.

Au sortir de la terrible tourmente des six dernières années, il faut chercher à voir, dans la mesure où on le peut déjà, en quelle condition technique, administrative et financière se trouvent les réseaux français, ce qui subsiste du régime que la guerre avait commandé de leur imposer, les charges dont celle-ci les laisse grevés, le point de relèvement où ils sont.

Ce ne sera que commenter par avance l'appel, plus important que jamais, qu'ils font au Trésor public.

APERÇU DE LA SITUATION DE NOS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER AU DÉBUT DE 1920

La vue sommaire — seule possible — que nous avons à porter sur la condition dans laquelle nos voies ferrées se trouvent à l'issue de la guerre, doit principalement envisager :

L'état des voies et installations des réseaux, atteintes par l'ennemi;

L'état des voies de l'intérieur démontées pour les besoins de guerre;

Le matériel roulant et sa reconstitution;

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-678-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

L'état du personnel : effectif et situation matérielle ;
Le régime commercial de l'exploitation ;
La situation financière (1).

VOIES ET INSTALLATIONS DES RÉSEAUX ATTEINTS PAR L'ENNEMI. — LEUR REMISE EN ÉTAT

Dans son rapport du 13 mars 1919 au Président de la République, le ministre des travaux publics, M. Claveille, chiffrait, pour l'ensemble des réseaux du Nord et de l'Est, la longueur des lignes détruites ou endommagées à 2,901 kilomètres, celle des voies simples à 5,600 kilomètres : c'est-à-dire le tiers de la longueur totale exploitée en 1913 par ces deux réseaux.

La destruction de 1,510 ponts, 12 tunnels, 590 bâtiments, 159 réservoirs d'alimentation accentuait le désastre.

A Hellemines, dans les ateliers de construction et réparation du réseau du Nord, il ne restait rien de l'outillage et de l'approvisionnement. A Lens, Tergnier, Epernay, Roye, Mohon, les ateliers se trouvaient pour longtemps, sinon définitivement, hors d'usage. Tous les dépôts de locomotion situés dans la zone occupée par l'ennemi étaient détruits en tout ou partie. La signalisation avait disparu dans toute la zone occupée par l'ennemi.

On peut ainsi mesurer l'importance des ravages qui étaient à réparer.

Il y a été pourvu avec une activité, à laquelle un légitime hommage a été rendu : d'abord par les troupes de sapeurs de chemins de fer encadrant des bataillons territoriaux et la main-d'œuvre auxiliaire, pour les travaux qui devaient assurer d'urgence la continuité du rail; par le service de la voie des réseaux et par des entrepreneurs spécialistes, pour les travaux de reconstruction proprement dite.

Dès le 6 juillet 1919, dans un nouveau rapport, M. Claveille avait pu faire d'heureuses constatations :

Sur le réseau du Nord, à la date du 1er juillet, sur 583 kilomètres de lignes à double voie et sur 524 kilomètres de lignes à voie unique, 569 kilomètres de lignes à double voie et 521 kilomètres de lignes à voie unique ont été rétablis. Il ne reste donc plus à rétablir que 14 kilomètres de lignes à double voie et 8 kilomètres de lignes à voie unique, soit environ 1 p. 100 de l'ensemble des réparations imposées par les destructions de l'ennemi. L'exploitation a pu reprendre sur presque toutes les lignes (sauf sur 166 kilomètres) et 15 gares seulement restent à rétablir. La réparation définitive de 1,180 ponts et de 5 tunnels détruits se poursuit activement. Des ponts provisoires ont été posés sur les culées et pilos déjà rétablies définitivement, en attendant la livraison des ponts métalliques.

Sur le réseau des mines, il y avait 230 kilomètres de voies à réparer au moment de l'armistice ; actuellement, 125 kilomètres de lignes sont rétablie, le reste est en cours d'exécution.

Sur le réseau de l'Est, au 1er juillet 1919 et depuis l'armistice, on avait réparé 721 kilomètres de lignes à double voie, 513 kilomètres de lignes à voie unique. La réparation de certaines sections de lignes présente, sur ce réseau, des difficultés particulières, en raison de l'importance des ouvrages détruits. L'exploitation a été reprise partout, sauf pour 42 gares.

Voici quelle est, à l'heure présente, la situation, d'après les rapports du service du contrôle :

Réseau du Nord.

Voies. — Les voies principales détruites ainsi que les voies de garage dans la plupart des stations endommagées sont reconstituées.

On a ainsi remis en exploitation 1.444 kilomètres de lignes et à la date du 25 juin toutes les gares du réseau étaient exploitées, bien que les trains ne pouvaient circuler effectivement sur 29 kilomètres parce que certains ouvrages métalliques n'étaient pas encore rétablis.

Ouvrages d'art. — On a rétabli totalement ou partiellement 501 ponts sous rails, sur 601 qui étaient détruits ; et parmi ceux-ci se trouvaient des viaducs extrêmement importants ; la presque totalité de ceux non rétablis sont d'ailleurs des ouvrages métalliques pour lesquels on n'a pu encore obtenir la fourniture du métal.

En ce qui concerne les passages supérieurs, qui présentaient une urgence moindre pour la circulation sur le chemin de fer; la reconstruction, qui a été différée jusqu'à la campagne de 1920, est commencée.

Les tunnels de Guise, de la Férée, de Vauxaillon, et les viaducs de Saint-Benin, d'Origny, du Gand, de Blangy et d'Ohis sont reconstruits.

Bâtiments. — 200 bâtiments de voyageurs, sur 390, et 184 halles à marchandises, sur 370, sont réparés ou reconstruits.

Parmi les bâtiments de voyageurs, nous citerons notamment ceux de Lille, Cambrai, Douai, Valenciennes, Arras, Hirson, Busigny, Laon, Soissons, Villers-Cotterets, Roye, Maubeuge, Fourmies, etc.

Mais lorsque les bâtiments sont complètement détruits et que le service est assuré dans des baraquements, il ne paraît pas justifié de presser la reconstruction des bâtiments définitifs. Parmi les halles à marchandises celles de Chauny, Laon, Arras, Saint-Pol, Villers-Cotterets, Soissons, Saint-Amand, Maubeuge, Denain, Orchies, etc.

Un millier environ de maisons de garde sont réparées ou reconstruites.

Afin de parer à la crise des logements dans les régions dévastées, près de 4,000 maisons pour logements du personnel ont été construites, notamment à Béthune, Armentières, Tergnier, Soissons, Arras, Lens, Montdidier, Ailly-sur-Noye, Roye, Chaulnes, Saint-Quentin, Busigny, Aulnoye, Laon, Chauny et au Moulin-Neuf (près de Persan-Beaumont) où a été transféré l'atelier des bois de Villers-Cotterets.

En dehors de la reconstitution proprement dite, la compagnie du Nord a effectué la dépose de plusieurs lignes militaires afin de récupérer du matériel qui a été employé pour la reconstitution des lignes détruites.

La compagnie a effectué, en outre, d'importants travaux d'aménagement de stations et de dépôts de machines.

Réseau de l'Est.

Voies. — Depuis la cessation des hostilités, il a été remis en exploitation 1,524 kilomètres de lignes.

Les sections de lignes non encore exploitées au 25 juin sont les suivantes :

Somme-Py à Manre (exploitation prévue pour 1921).....	9 kil.
Challerange à Apremont (exploitation prévue pour octobre 1920.).....	25 kil.
Liart à Logny-Bogny (exploitation prévue pour fin juin courant).....	6 kil.
Total.....	40 kil.

Ouvrages d'art. — On a rétabli 219 ponts sous rails sur 308 détruits et 13 ponts supérieurs sur 56 détruits.

Les ouvrages les moins avancés sont les grands ponts établis sur la Meuse, dont la destruction a été complète, y compris les fondations sous l'eau. Les travaux de ceux-ci sont d'ailleurs en bonne voie et l'on espère qu'avant la mauvaise saison la presque totalité des maçonneries seront terminées. Mais on ne peut rien préciser en ce qui concerne les charpentes métalliques, en raison des difficultés extrêmes rencontrées pour se procurer le métal.

Trois souterrains sont actuellement reconstruits sur dix détruits. On espère terminer la remise en état de quatre nouveaux souterrains en juillet, deux autres en novembre 1920 et enfin le dernier, celui de Manre, au début de 1921.

Bâtiments. — Pour ce qui concerne les bâtiments à voyageurs on répare ceux endommagés et on reconstruira prochainement une partie de ceux détruits, mais nous proposons d'ajourner la construction de ceux pour lesquels la compagnie n'a pas encore pris de mesures d'exécution et dans lesquels le service est assuré dans des baraquements.

Un grand nombre de maisons de garde sont réparées ou reconstruites, il en reste 95 à reconstruire, les travaux vont être entrepris pour 60 d'entre elles.

Comme la compagnie du Nord, la compagnie de l'Est a entrepris la construction d'un grand nombre de maisons pour loger son personnel, notamment dans la région dévastée.

VOIES DE L'INTÉRIEUR DÉMONTÉES POUR LES BESOINS DE LA GUERRE

On n'ignore pas qu'en vue de remédier à la pénurie de rails, la dépose d'un certain nombre de lignes à voie unique ou le dédoublement d'autres, avaient dû être opérés, au cours de la guerre, au profit du front. La mesure s'était appliquée à 189 kilomètres de lignes à voie unique et 1,007 kilomètres de secondes voies, soit au total, 1,196 kilomètres.

Au 25 juin 1920, 436 kilomètres étaient reposés ou en cours de repose (376 reposés, 140 en cours de repose).

En voici le détail :

État :

Lignes à voie unique démontées, 21 kilomètres.

(Les voies sont reposées, sauf sur une section de 2 kilomètres sans intérêt.)

Secondes voies démontées, 432 kilomètres.

(33 kilomètres sont reposés et 84 kilomètres en cours de repose.)

Orléans :

Lignes à voie unique démontées, 84 kilomètres.

(62 kilomètres sont reposés et 22 kilomètres en cours de repose.)

Secondes voies démontées, 131 kilomètres.

(La repose n'est pas commencée.)

Paris-Lyon-Méditerranée :

Lignes à voie unique démontées, 13 kilomètres.

(Entièrement remontéees.)

Secondes voies démontées, 173 kilomètres.

(Non encore remontée.)

Midi :

Lignes à voie unique démontées, 71.

(15 kilomètres sont reposés.)

Secondes voies démontées, 271 kilomètres.

(234 kilomètres sont reposés et 34 kilomètres en cours de repose.)

MATÉRIEL ROULANT. — SA RECONSTITUTION

Non compris les locomotives, voitures et wagons appartenant, soit aux compagnies secondaires ou minières, soit à des particuliers et dont la prise par l'ennemi n'a pas été chiffrée, l'importance du matériel appartenant au parc des grands réseaux, capturé par l'ennemi, est indiquée par le tableau suivant (établi d'après les renseignements fournis par ces réseaux en octobre 1918) :

RÉSEAUX	LOCOMOTIVES	VOITURES	FOURGONS et matériel G. V.	WAGONS et matériel P. V.
Ceintures.....	»	»	»	»
Est.....	14	80	116	11.810
Etat.....	»	38	43	2.341
Midi.....	»	252	252	574
Nord.....	76	575	603	(1) 29.788
Paris-Lyon-Méditerranée..	»	7	39	980
Paris-Orléans.....	1	64	»	2.026
Totaux.....	91	1.006	1.053	47.519

(1) Y compris 7 locomotives, 147 voitures, 6,292 wagons du Nord-Belge.

(1) Sur ces différents points, on lira, avec fruit, dans les *Annales des chemins de fer et tramways* de juin 1920, un remarquable article documentaire de M. René Thévenez. — Voir aussi, dans la *Revue générale des chemins de fer* (livraison de guerre, septembre 1914 à juin 1919) « Les chemins de fer pendant la guerre », par M. Peschaud, secrétaire général de la compagnie d'Orléans.

On sait, d'autre part, que les conditions d'utilisation du matériel, au cours de la guerre, en ont accru considérablement l'usure ou causé la destruction.

Tandis qu'avant la guerre, le nombre des locomotives réformées annuellement ne dépassait pas 15, il n'a pas été moindre de 894 entre le 1er janvier 1914 et le 1er janvier 1919 : la moyenne annuelle est donc passée à 178, c'est-à-dire qu'elle a été plus que décuplée... Deux causes graves se sont ajoutées à l'intensité du service demandé : la mauvaise qualité du charbon et la « banalisation » (c'est-à-dire le fait de confier une locomotive successivement à plusieurs mécaniciens, qui, ne la connaissant pas à fond, n'en ménagent pas les parties faibles, ou qui ne l'entretiennent pas, comme s'ils étaient seuls à la monter).

Les wagons ont eux-mêmes beaucoup souffert: la moyenne annuelle des wagons réformés, qui était de 930 environ avant la guerre, est passée à un chiffre approchant 5,000, donc plus que quintuplé.

Le manque d'installations, de matières et d'ouvriers spéciaux a, de son côté, empêché d'exécuter de suite les réparations courantes, propres à prévenir l'immobilisation du matériel.

Aussi celle-ci a-t-elle sévi lourdement, et sur les locomotives (proportion annuelle d'avant-guerre de 1.5., passée pendant la période 1914-1919 à 2.2,) et sur les wagons, quoique dans une proportion moindre (17,300 unités, au lieu de 14,800).

La pénurie du matériel roulant étant devenue une cause fondamentale de la crise des transports, et la situation financière des réseaux ne leur permettant pas d'assurer la dépense, que la hausse générale des matières premières et de la main-d'œuvre enflait considérablement, est intervenue, entre la direction de la guerre et les grands réseaux, la convention du 30 novembre 1917, approuvée par la loi du 20 avril 1918.

Les réseaux s'engageaient, moyennant participation de l'Etat, à faire construire le matériel suivant :

RÉSEAUX	LOCOMOTIVES	TENDERS	WAGONS
Etat	300	250	9.281
Paris à Lyon et à la Méditerranée	220	200	8.685
Paris-Orléans	220	150	6.399
Midi	40	40	3.000
Nord	50	50	2.400
Est	»	»	2.700
Totaux	830	690	33.965

La participation de l'Etat devait, au maximum (sous réserve d'une participation supplémentaire d'égale proportion, dans les dépassements des prix du fret, inscrits dans les traités de commande) atteindre 314,352,300 fr.

Au 31 janvier 1920, il avait été versé aux réseaux, sur le chapitre 19 du budget de la guerre 229,563,000 fr.

Pour assurer aux réseaux une garantie plus étendue de faire face aux besoins du trafic, la loi du 10 janvier 1919 et le décret du 2 juillet 1919 ont enfin organisé la nouvelle forme de participation de l'Etat à la reconstitution du matériel roulant que realisa l'institution du compte spécial, dont nous aurons à parler, à propos du budget extraordinaire.

L'ensemble de ces mesures a produit les effets que montrent les deux tableaux ci-après.

I. — Situation des locomotives appartenant en propre aux grands réseaux, aux dates des 31 juillet 1914 et 31 décembre 1919.

RÉSEAUX	AU 31 JUILLET 1914	AU 31 DÉCEMBRE 1919
Ceintures	102	102
Est	1.956	1.943
Etat	2.794	3.016
Midi	1.013	1.049
Nord	2.359	2.184
Paris-Lyon-Méditerranée	3.651	3.904
Paris-Orléans	2.084	2.178
Totaux	13.959	14.376

II. — Situation des voitures, fourgons, matériel G. V. et des wagons composant le parc propre des réseaux.

RÉSEAUX	WAGONS, FOURGONS ET MATÉRIEL G. V.		WAGONS	
	au 31 juillet 1914.	au 31 décembre 1919.	au 31 juillet 1914.	au 31 décembre 1919.
Ceintures	317	313	(1) »	(1) »
Est	6.875	6.153	59.183	48.486
Etat	9.202	9.048	59.871	74.471
Midi	4.799	4.630	28.779	30.980
Nord	9.375	8.270	76.286	53.940
P.-L.-M	10.503	10.333	105.578	110.454
P.-O	7.787	5.629	42.433	52.483
Totaux	48.858	44.426	372.130	370.814

(1) Le réseau des ceintures ne possède pas de wagons.

PERSONNEL. — EFFECTIF ET SITUATION MATÉRIELLE

Au total, le personnel des grands réseaux (Etat compris) était, au 1er janvier 1914, de 355,000 agents y compris 30,000 auxiliaires.

L'envoi aux armées de quelques dizaines de milliers d'agents, dont beaucoup ne sont pas revenus, l'absence de recrutement pendant 5 ans, les décès, les mises à la retraite, ont vite causé une crise de personnel sérieuse.

L'appel fait aux agents retraités, ou aux jeunes hommes non appelés sous les drapeaux, au personnel féminin, ne l'a conjurée qu'incomplètement. L'armistice même, en amenant la démobilisation des R. A. T., fut loin d'y porter remède.

Le recrutement intensif qui s'est fait en 1919, surtout lorsqu'il fallut assurer l'application de la loi de huit heures, a élevé considérablement l'effectif, qui atteignait, au 1er janvier 1920, le chiffre de 460,947 : l'accroissement était donc, dès ce moment, de 105,000 ; il n'a fait, depuis, que se développer.

Sur ce nombre, l'exploitation et la traction compteraient aujourd'hui, assure-t-on, plus de 55 p. 100 de nouveaux et la voie environ

40 p. 100. C'est dire que, si la crise est conjurée numériquement, on aura à subir, quelque temps encore, les effets de l'inexpérience de ce personnel nouveau, où la sélection ne pourra se faire, non plus, qu'avec un certain délai.

Afin d'améliorer la situation de leur personnel, rendue difficile par l'augmentation continue du prix de la vie, les réseaux ont payé à leurs employés et ouvriers, indépendamment des augmentations de salaires et des indemnités diverses correspondant à celles du temps normal, des allocations spéciales de cherté de vie (allocations A) et de charges de famille (allocations B).

Le montant de ces allocations, d'abord limitées au personnel permanent, a été augmenté par des arrêtés ministériels, pris par application de la loi du 10 janvier 1919 (allocations C et D), qui en ont, en outre, fait bénéficier le personnel non permanent et les retraités.

Primitivement, les allocations (convention du 10 novembre 1916) ne devaient être accordées que jusqu'à une date postérieure d'une année à celle de la cessation des hostilités : le supplément de dépenses résultant de ces allocations devait être inscrit à un compte spécial, à arrêter trimestriellement et dont le montant devait être remboursé de même, aux réseaux, par l'Etat. En fait, ces remboursements n'ont été faits qu'au moyen de versements globaux, après le 15 avril 1918, date de la mise en application du relèvement de 25 p. 100 sur les transports.

Depuis cette date le produit de ce relèvement de 25 p. 100 est, jusqu'à concurrence de 5 p. 100 affecté au remboursement au Trésor de ces allocations dont le montant atteint 246 millions : à en juger par les résultats de 1918 et 1919, il faudra nombre d'années pour que ce compte soit éteint.

D'autre part, les allocations complémentaires fixées par les arrêtés de janvier 1919, pour les agents en activité ou en retraite, — qui sont, comme on sait, imputées à un compte spécial — devaient avoir une durée équivalente à celle des allocations payées aux agents civils de l'Etat. Une loi du 6 octobre 1919 disposait que l'allocation exceptionnelle de 720 fr. serait, à partir du 1er juillet 1920, réduite d'un tiers par trimestre, pour disparaître totalement le 1er juillet. Mais la loi du 30 mars 1920 a décidé que l'allocation serait maintenue temporairement pour les agents de l'Etat et les cheminots. D'autre part, l'allocation temporaire aux retraités de l'Etat doit (loi du 21 octobre 1919) rester en vigueur jusqu'au 1er janvier 1921, et la mesure s'applique aux cheminots. Enfin, l'allocation de cherté de vie étant désormais fondue dans la nouvelle échelle des salaires normaux, les indemnités pour charges de famille continuent à être payées dans les conditions antérieures.

Au total, les dépenses de personnel qui étaient de 763 millions en 1913 atteignent 3,276 millions (compte tenu de la journée de huit heures, des échelles de salaires unifiées en février 1920 et de l'indemnité de résidence).

L'augmentation est de 327 p. 100. La dépense moyenne par agent, qui était de 2,364 fr. avant la guerre, atteint 7,466 fr., s'étant donc accrue de 216 p. 100. C'est de l'augmentation de l'effectif — due principalement à la réduction de la journée de travail — que cette différence de pourcentage dérive : nous savons déjà que cette augmentation a été, entre le 1er janvier 1914 et le 1er janvier 1920, de 105,000 unités. D'après l'indication que l'administration nous a fournie, le supplément de dépense imputable à l'application de la loi de huit heures, devrait être chiffré à 774 millions, savoir : 695,700,000 francs à la charge des réseaux et 78 millions 400,000 fr. à la charge de l'Etat.

Une situation demeure à régler, celle du personnel des retraités des chemins de fer, notamment en ce qui concerne l'extension demandée pour eux de la loi du 25 mars 1920 (majoration des pensions des retraités de l'Etat). Des propositions de loi ont été faites à cette fin ; le ministre des travaux publics a dit être en cours de négociations avec les compagnies et espérer une solution prompte : ainsi posée, la question ne doit pas être laissée en souffrance.

EXPLOITATION COMMERCIALE

D'une manière générale, la réglementation exceptionnelle que les besoins des armées avaient fait imposer aux transports commerciaux a pris fin, en principe, depuis le décret du 22 février 1919.

Ce décret a décidé, en effet, qu'à partir du 10 février 1919, et jusqu'à la cessation des hostilités, le fonctionnement technique et commercial des chemins de fer serait assuré par les administrations chargées de les diriger ou de les exploiter en temps de paix.

Sous réserve des transports militaires à assurer, les transports commerciaux devaient donc être exécutés en conformité des prescriptions du cahier des charges, notamment en ce qui concerne les conditions de délai et de responsabilité. Toutefois, en raison de l'inexpérience du personnel, le point de départ du délai de transport, pour les expéditions par wagon complet, au lieu d'être, comme en temps normal, déterminé par le jour de la demande du wagon, continuait à l'être, au jour où le chemin de fer prendrait en charge les marchandises.

En outre, le décret du 2 février 1919, permettait aux réseaux de limiter les expéditions G. V. ou P. V., après avoir fait constater la nécessité de ces restrictions par les commissaires du contrôle.

Depuis la cessation des hostilités, et en vertu d'un décret du 15 octobre 1919, ce régime reste en vigueur, à deux corrections près : *a*) le point de départ des délais de transport est fixé au jour de la remise du wagon à l'expéditeur, pour les chargements manutentionnés par le public ; *b*) les restrictions de trafic ne peuvent être ordonnées désormais que par le comité provisoire d'exploitation institué par ce décret, et qui, chaque lundi, tient séance pour reviser le tableau des mesures exceptionnelles à maintenir en application.

Il faut souhaiter, pour une date prochaine, un retour absolu au droit commun.

Il faut souhaiter plus encore que la crise de transports que nous continuons de subir et qui pèse si lourdement sur la vie industrielle, agricole et commerciale de notre pays prenne fin.

Car nous restons loin, malheureusement, des trafics de 1913.

Voici en effet quels ont été, en 1919, comparativement à 1913 et 1920 les moyennes des chargements quotidiens de wagons (compris transports militaires ; mais ceux-ci n'entrant en compte que pour un chiffre très faible) (1).

DATES	1913	1919	1920
1er janvier	58.081	33.208	32.602
1er février	60.743	31.923	32.241
1er mars	59.917	36.125	30.530
1er avril	61.747	36.140	34.120
1er mai	58.565	36.347	22.707
1er juin	59.858	31.747	28.420
1er juillet	58.000	29.499	35.273
1er août	57.370	29.918	
1er septembre	62.251	30.194	
1er octobre	66.440	30.069	
1er novembre	64.564	30.089	
1er décembre	50.396	30.348	

Pour la première fois depuis plus d'un an, on vient de dépasser le chiffre de 33,000 wagons. Mais celui-ci ne représente encore que moitié des chargements d'octobre 1913 !

On dira, il est vrai, (comme nous le ferons plus loin, à propos des chemins de fer de l'Etat) qu'il y a wagons et wagons, et que ceux de 1920 ne se peuvent comparer à ceux de 1914, puisqu'en 1914 la charge maxima d'un wagon était communément de 10 tonnes, tandis qu'elle est fréquemment aujourd'hui de 20, 30 et même 40 tonnes (wagons américains). De ce chef, il y a incontestablement un redressement à faire, pour la détermination duquel nous n'avons point reçu de renseignements assez précis.

Il n'en reste pas moins qu'en présence de besoins de transport qui se montrent presque sans limite et dont la satisfaction est d'ordre primordial, le rendement de nos chemins de fer ne répond point à ce qu'on est en droit de leur demander et qu'il faut obtenir.

Rien n'a été ménagé pour que dans le domaine technique, ils recouvrent leur puissance antérieure et même la développent. Ces sacrifices ne doivent pas être vains. Si, comme tout paraît le faire croire, c'est dans le domaine moral que l'effort reste surtout à poursuivre, nous devons exiger qu'il soit fait vigoureusement.

SITUATION FINANCIÈRE

Il est superflu d'exposer en détail, les mesures d'ordre financier, que l'Etat a dû prendre au cours de la guerre — et maintenir, depuis, en grande partie — pour aider les compagnies de chemins de fer à sortir de la crise terrible où la guerre les a entraînées toutes.

Bornons-nous à rappeler les principales :

a) Le mode de payement des dépenses de constructions de lignes neuves a été modifié : les avances en argent des compagnies du Midi et d'Orléans ont été suspendues et les avances en travaux faites par la compagnie de l'Etat au lieu d'être remboursées par annuités l'ont été en capital ;

b) Au lieu de la garantie d'intérêt due aux compagnies en vertu des conventions de 1883, soit, comme en temps normal, payée de façon à couvrir seulement les insuffisances de l'année écoulée, il a été admis que les compagnies seraient, à raison des difficultés de leur trésorerie, admises à demander en outre des avances sur leur garantie de l'année courante. V. *infra*).

c) Aux compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, pour lesquelles la période de garantie d'intérêts fixée par les conventions de 1859 a pris fin le 31 décembre 1914, la faculté a été donnée d'imputer à leur compte de premier établissement, leurs insuffisances de recettes, dans la mesure où leurs dépenses d'exploitation et leurs charges de capital étaient admises au compte de garantie.

d) Institution des comptes spéciaux pour la remise en état des voies ferrées, dont nous aurons, par la suite, à exposer le fonctionnement.

e) Relèvement de tarifs, frais accessoires et taxes. (Lois du 31 mars 1918 et du 14 février 1920.)

Malgré ces mesures — et d'autres — la situation de nos grands réseaux est, malheureusement loin d'être prospère.

Nous ne jugeons pas utile de répéter ici le tableau complet des résultats de l'exploitation pendant les années récentes. Il a été donné périodiquement dans les rapports de nos prédécesseurs.

Bornons-nous aux comparaisons essentielles, en rapprochant les résultats de l'exploitation de 1913, et ceux de 1919, exprimés en millions pour chacun des réseaux.

(1) A partir de 1919, la proportion des transports militaires par rapport aux transports commerciaux diminue très rapidement. Voici quelques chiffres :

	Militaires	Commerciaux
Janvier 1919	12.848	20.360
Mai 1919	8.193	28.654
Septembre	2.772	27.422

ANNÉE D'EXPLOITATION		RECETTES TOTALES d'exploitation.	DÉPENSES TOTALES d'exploitation.	PRODUIT NET
		millions.	millions.	millions.
Nord	1913	336.3	206.2	130.1
	1919	584.7	687.6	102.9
Est	1913	305	189	116
	1919	574	527	47
Orléans	1913	313.5	184.9	128.6
	1919	695	714.6	19.6
Paris-Lyon-Méditerranée	1913	596	340	256
	1919	1.022	1.055	33
Midi	1913	150.3	83.5	66.8
	1919	239.4	264.7	25.3
Etat	1913	324.3	276.9	47.3
	1919	832	913.7	— 81.7

Mais si, comme cela se doit, on fait supporter à ces résultats de l'exploitation les charges du capital (y compris le dividende et le remboursement du cinquième de la majoration des tarifs), voici à quels résultats définitifs, excédents ou insuffisances, on aura abouti, pour les exercices 1913 à 1919.

ANNÉES	EXCÉDENTS OU INSUFFISANCE DES EXERCICES (en millions).					
	Nord.	Est.	Paris-Orléans.	P.-L.-M.	Midi.	Etat.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1913	+ 6.9	+ 7	— 17.2	+ 8	— 1	— 84.9
1914	— 59.9	— 50	— 42.4	— 49	— 17.3	— 113.5
1915	— 69.1	— 43	— 20.7	— 4	— 15.3	— 151.1
1916	— 53.9	— 12	— 8.6	— 4	— 23.6	— 173
1917	— 46.7	— 10	— 28.5	— 49	— 20.7	— 244
1918	— 58.6	— 18	— 59.4	— 109	— 38.4	— 243
1919	— 279.2	— 85	— 195.8	— 348	— 107.7	— 336

Ces tableaux mettent en évidence à la fois l'augmentation énorme du coefficient d'exploitation et la marche du déficit.

C'est avec l'exercice 1917 que la situation a empiré gravement, en raison de l'ascension des dépenses. Malgré l'augmentation des recettes, elle n'a fait, depuis, que s'aggraver.

Les prix subis, pendant les premiers mois de 1920 pour les matières de consommation, ne donnent pas à penser que la dépense de l'année soit inférieure à celle de 1919.

Voici le tableau des prix payés par une compagnie, pour des articles courants :

Prix moyens d'acquisition des principaux objets et matières de consommation pendant les années 1919 et 1920.

DÉSIGNATION	UNITÉ DE COMPTE	1919	1920 (Premier mois).
		fr. c.	fr. c.
Rails	La tonne.	783 »	»
Eclisses	»	307 »	»
Selles	»	766 »	»
Boulons d'éclisses	»	1.860 »	1.909 »
Tirefonds	»	1.728 »	1.847 »
Traverses injectées	La pièce.	12 68	15 91
Charbons et cokes	La tonne.	98 »	(1) 208 »
Boulonnerie	Aux 100 kilogr.	270 »	350 »
Aciers (blooms, ronds, carrés et plats)	»	110 »	170 »
Tôles d'acier d'usages courants	»	87 60	225 »
Tôles d'acier pour chaudières	»	90 »	195 »
Bandages	»	87 50	193 »
Cuivre rouge (plaques et planches)	»	566 »	858 »
Tuyaux en cuivre rouge	»	780 »	1.040 »
Laiton en planches	»	500 »	640 »
Etain en lingots	»	1.000 »	1.900 »
Plomb en saumons	»	100 »	285 »
Régules d'antimoine en pains	»	140 »	350 »
Zinc	»	133 »	280 »
Fonte en gueuse	»	50 »	80 »
Minium de plomb	»	155 »	310 »
Colle de pâte	»	80 »	80 »
Colle liquide	»	190 »	230 »
Cuirs	»	1.190 »	1.875 »
Blanc de zinc, broyé à l'huile de lin	»	305 »	421 75
Savon vert en pâte	»	125 »	175 »
Huile de colza pour graissage	»	316 »	612 »
Huile de colza pour éclairage	»	300 »	627 »
Huile de mazout	»	113 50	187 »

(1) Prix de janvier à avril.

DÉSIGNATION	UNITÉ DE COMPTE	1919	1920 (Premier mois).
		fr. c.	fr. c.
Huile de pétrole	«	70 »	132 75
Huile de lin naturelle	»	305 »	600 »
Huile pour locomotive à vapeur surchauffée	»	150 »	397 »
Papiers bulles	»	266 80	294 30
Papiers de couleur	»	266 25	285 »
Brosserie	Les 100 pièces.	160 »	192 »
Chêne en grume	Mètre cube.	200 »	Pas de commandes. Mêmes prix qu'en 1919.
Chêne débité	»	393 »	
Sapin en grume	»	150 »	
Sapin débité	»	320 »	

On ne peut que souhaiter de voir le prix des combustibles (qui, pour la même compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est passé de 25 fr. la tonne en 1913, à 265 fr. en mai 1920) revenir à des taux moins exorbitants : là est la clef d'une régression générale des cours. Les projets en cours à ce sujet, ne sauraient être poussés trop vigoureusement.

Du côté des recettes, les débuts de l'année ont donné de sérieuses déceptions, tant à cause du retard avec lequel les majorations de tarifs (mises seulement en application le 28 février) ont été votées, qu'à raison des deux grèves qui se sont produites.

Mais il semble que les résultats commencent à répondre à l'attente : on en jugera par le tableau ci-après des recettes du 1er semestre (en millions de francs).

1920	RECETTES totales (y compris le produit de la majoration de la loi du 14 février 1920.)	PRODUIT de la majoration de la loi du 14 février 1920. Seul.
	millions de fr.	millions de fr.
Nord.		
Janvier	38.5	»
Février	29.6	»
Mars	77	32.7
Avril	69	28.3
Mai	63	25.7
Juin	76.9	32.7
Est.		
Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin	154	78
Paris-Lyon-Méditerranée.		
Janvier	76	»
Février	57	»
Mars	117	52
Avril	141	60
Mai	89	38
Juin	148	62

1920	RECETTES totales (y compris le produit de la majoration de la loi du 14 février 1920.)	PRODUIT de la majoration de la loi du 14 février 1920. Seul.
	millions de fr.	millions de fr.
Paris-Orléans.		
Janvier	36	»
Février	35	3
Mars	60	27
Avril	69	29
Mai	57	22
Juin	75	35
Midi.		
Janvier	15.4	»
Février	16	»
Mars	25.3	13.2
Avril	28.7	12.3
Mai	17.2	6
Juin	31.9	13
État.		
Janvier	39.7	»
Février	41	»
Mars	65.3	»
Avril	70.6	»
Mai	56.8	»
Juin	79	»

C'est le document le plus récent et le plus probant, qu'on possède sur les perspectives de l'exercice 1920. Elles ne sont nullement décourageantes, mais n'autorisent pas d'optimisme péremptoire.

EXAMEN DES CRÉDITS VOTÉS PAR LA CHAMBRE

Budget ordinaire.

Voici comment, au projet du Gouvernement, se présentait, par rapport à 1919, la somme des crédits demandés pour les chapitres 96 à 107 (devenus, au projet de la Chambre, chap. 90 à 101) :

Crédits accordés pour l'exercice 1919	682.453.800
Crédits demandés pour 1920	364.240.000
La différence au profit de 1920, soit :	318.213.800

provenait, en presque totalité, de l'abaissement des provisions opéré sur deux chapitres :

a) Chapitre 99 (aujourd'hui 93). — Insuffisance des produits de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat : 50 millions pour 1920, au lieu de 290,714,300 fr. en 1919, soit en moins 240,714,300 fr.

b) Chapitre 101 (aujourd'hui 95). — Garantie d'intérêts aux chemins de fer français : 150 millions pour 1920, au lieu de 226,600,000 fr. en 1919, soit en moins : 76,600.000 fr.

Sur les indications du Gouvernement, ou à sa demande, la Chambre des députés a apporté à ces propositions divers changements que voici :

	CRÉDIT VOTÉ par la Chambre.	AU LIEU DE	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Chapitre 91	54.750.000	55.000.000	»	— 250.000
— 93	515.012.600	50.000.000	+ 465.000.000	»
— 94	2.000	30.000	»	— 28.000
— 96	17.000.000	18.000.000	»	— 1.000.000
— 99	4.000.000	5.000.000	»	— 1.000.000
— 101	23.000.000	26.000.000	»	— 3.000.000
			+ 465.000.000	— 5.278.000
Augmentations votées par la Chambre des députés			+ 459.722.000	

De sorte que la comparaison entre l'exercice écoulé et celui-ci, donne, cette fois :

Crédits accordés pour l'exercice 1919, 682,453,800 francs.

Crédits votés par la Chambre pour 1920, 823,722,000 fr.

Différence à la charge de 1920, 141,268,200 fr.

La situation est, on le voit, renversée.

Nous aurons malheureusement à dire que pour satisfaire la sincérité budgétaire, elle eût dû l'être plus fortement encore.

Pour obéir à l'usage, c'est l'ordre de numérotation des chapitres que nous devrions suivre, pour leur examen.

Or, il suffit d'en lire la nomenclature pour se rendre compte que cet ordre, issu de compilations annuelles, ne procède d'aucun classement méthodique des matières. Il s'ensuit, pour les non initiés, un embarras compréhensible à discerner de suite l'objet des dépenses de chaque chapitre.

On corrigerait aisément cette imperfection en adoptant désormais un ordre rationnel qui pourrait être celui-ci :

I. — Chemins de fer d'intérêt général.

1° France continentale.

A. — Chemins de fer concédés.

a) Conventions autres que de 1883. (Chap. 90).

b) Conventions de 1883. (Chap. 91, 95 et 100).

B. — Chemins de fer de l'Etat. (Chap. 92 et 93 et budget annexe).

C. — Chemins de fer non concédés.

a) En exploitation. (Chap. 94).

b) En construction ou à l'étude. (Chap. 99 et 100).

2° Algérie et Tunisie. (Chap. 97 et 98).

II. — Chemins de fer d'intérêt local et tramways. (Chap. 96).

I. — FRANCE CONTINENTALE

A. — CHEMINS DE FER CONCÉDÉS

1° Conventions autres que de 1883.

CHAPITRE 90. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (conventions autres que celles approuvées par la loi du 20 novembre 1883).

Crédit alloué pour 1919, 4,200,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 4,200,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 4,200,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 4,200,000 francs.

Les annuités à inscrire à ce chapitre procèdent de deux catégories distinctes de travaux :

I. — *Travaux complémentaires sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis.*

Incorporée à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée par une convention du 14 juin 1897 (approuvée par la loi du 18 février 1898), cette ligne comportait divers travaux comp)émentaires, tels que doubles voies et agrandissement de gares, qui ont été déterminés dans une annexe à la convention.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est chargée de les exécuter, pour le compte de l'Etat, dans la limite d'un maximum de 22,500,000 fr., qui est présentement atteint. Elle doit être remboursée de ses avances au moyen d'annuités, dans les conditions déterminées par l'article 8 de la convention, approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

L'annuité à payer, de ce chef, en 1920, avait été chiffrée, au projet de budget (n° 168) à 915,000 fr. D'après les chiffres produits postérieurement elle s'élèvera en chiffres ronds à 920,000 fr., savoir :

a) Annuité réelle 916,462 fr. 24 ;

b) Droits de timbre (loi du 29 mars 1914) 5,008 fr. 07.

II. — *Travaux de doublement de voies.*

D'après les conventions, les annuités relatives aux lignes, dont le doublement de voie a été requis par l'Etat cessent d'être dues par le Trésor, dès que le produit brut kilométrique de chaque ligne ou section de ligne, atteint 35,000 fr. par kilomètre pour les compagnies de l'Est, du Paris-Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée, 30,000 fr. pour la compagnie du Nord. Aucune convention spéciale n'a été conclue avec la compagnie du Midi.

Voici quelle est, présentement, la situation des réseaux sur ce point :

Nord. — Le maximum prévu de 30,000 fr. ayant été atteint, les travaux de doublement des voies ne donnent plus lieu, sur ce réseau, au payement d'annuités.

Est. — (Convention du 31 décembre 1875, approuvée par la loi du même jour). Les annuités sont payables en deux termes égaux le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année.

Depuis nombre d'années, la dépense fixée au 31 décembre écoulé à 27,250,000 fr., comportait une annuité de 1,344,000 fr., encore inscrite au projet de budget de 1920. Une nouvelle évaluation de l'administration l'a, un peu plus tard, portée à 1,352,000 fr.

D'après le rapport de la commission de vérification des comptes (19 mars 1920), le montant de chacune des deux demi-annuités, échéant, l'une le 1er juillet 1920, l'autre le 1er janvier 1921, est fixé provisoirement à 678,101 fr. 37. La dépense totale sera donc pour 1920 de 1,356,202 fr. 74, dépassant de 12,000 fr. l'évaluation du projet de budget.

Paris-Lyon-Méditerranée. — (Convention du 8 janvier et loi du 4 avril 1878).

L'annuité afférente aux dépenses faites en 1919 était payable le 1er janvier 1920. Elle est prévue au chiffre de 1,400,000 fr., pour une dépense totale de 39,095,000 fr. Toutes les doubles voies donnant lieu à annuités sont livrées à l'exploitation.

Paris-Orléans. — (Convention du 11 juin 1883 et loi du 14 avril 1885).

Les dépenses faites au 31 décembre 1919 évaluées à 5,410,000 fr. comportent annuité, payable en un seul terme le 31 décembre 1920, à titre provisoire, d'après les comptes présentés par la compagnie.

Cette annuité est évaluée à 234,000 fr. au projet de budget.

En résumé, les annuités à payer par l'Etat en 1920, sur les crédits du chapitre 96, sont :

1° A la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour travaux complémentaires sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis	920.000
2° Pour doublement de voies :	
Est	1.356.202
Paris-Lyon-Méditerranée	1.400.000
Paris-Orléans	234.000
Total	3.910.202

Une somme de 294,000 fr., laissée à valoir, a pour but :

1° De permettre de faire face aux rectifications ultérieures à apporter aux chiffres prévisionnels (exemple : l'annuité de l'Est qu'on avait primitivement évaluée à 1,344,000 fr. et qui s'est élevée ensuite à 1,356,202 fr. 74, voir explication ci-dessus) ;

2° De payer les soldes des exercices antérieurs (exemple : pour la compagnie P.-L.-M., on a dû payer, en 1920, une somme de 60,527 fr. 78 représentant le solde du montant des annuités de secondes voies de 1877 à 1913) ;

3° De régler des dépenses diverses concernant des intérêts moratoires, des frais de renouvellement de feuilles de coupons d'obligations, etc., qui ne peuvent être prévues à l'avance (exemple : une somme de 5,436 fr. 49 a été payée, en 1920, à la compagnie du Midi, pour renouvellement de feuilles de coupons).

2° Conventions de 1883.

CHAPITRE 91. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer. (Conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883.)

Crédit alloué pour 1919, 55 millions.
Crédit demandé pour 1920, 55 millions.
Crédit voté par la Chambre, 54,750,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 54,750,000 fr.

Aux termes des conventions de 1883, la dépense de construction de lignes nouvelles sur les réseaux de l'Est, du P. O. et du Midi, est en principe, à la charge de l'Etat : les compagnies ne contribuent, de leurs propres fonds, à l'établissement de ces lignes, qu'à raison de 25,000 fr. par kilomètre pour les lignes à voie normale, et 12,500 fr. pour les lignes à voie étroite (plus l'outillage des gares et le matériel roulant).

Les avances (soit en travaux, soit en argent, suivant les réseaux) que les compagnies font à l'Rtat pour ces constructions, leur doivent être remboursées au moyen d'annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement des emprunts effectués. Le chiffre de cette annuité, est arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par chaque compagnie, pendant l'année.

La note justificative explique ainsi la demande du crédit de 55 millions :

1° Annuités dues pour les avances faites de 1884 à 1916	53.800.000
2° Remboursement à la compagnie P.-L.-M. de l'avance faite par elle à l'Etat, pour la construction de la ligne Frasne-Vallorbe	450.000
	54.250.000
3° Somme à valoir	750.000
Total	55.000.000

Le libellé du 1° donnerait à croire, d'une part, que les compagnies ont cessé toute avance depuis 1916 et qu'en tout cas l'exercice 1919 ne supportera aucune charge pour avance postérieure à cette date.

La vérité est autre.

En fait, l'Etat, a, pendant les années de guerre, soit payé directement en capital les dépenses de travaux (compagnies d'Orléans et du Midi), soit remboursé immédiatement en capital ces dépenses (compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) (v. chap. 107). Les avances des compagnies remboursables en annuités ont donc été presque nulles de 1916 à 1919 et ce mode de règlement était encore en vigueur au moment de la préparation du budget de 1920. On s'est, à cause de cela, cru autorisé à ne faire état, pour 1920, que des avances de 1884 à 1916.

Mais, depuis lors, on est revenu au régime normal des avances en travaux ou en argent, remboursables par annuités. Ces annuités s'appliquent même, pour la compagnie d'Orléans, aux avances en argent faites par celle-ci au 30 décembre 1920, par application de l'article 10 de la convention du 28 juin 1883.

Le chapitre 97 aura donc à pourvoir aux annuités dues pour les avances faites, non seulement de 1884 à 1916, mais bien de 1884 à 1919.

Celles-ci se décomposent ainsi :

Est	9.170.000
Paris-Lyon-Méditerranée	21.000.000
Paris-Orléans	11.960.000
Midi	11.670.000
	53.800.000

Les 450,000 fr. prévus, en outre, pour payement au Paris-Lyon-Méditerranée de l'annuité due pour avance faite dans la construction de la ligne Frasne-Vallorbe, le sont, en exécution de la convention du 9 juillet 1909 et de la loi du 28 décembre 1909.

Enfin, une somme de 750,000 fr. avait été demandée « à valoir ». La destination envisagée était double :

1° Faire face aux variations des charges générales supportées par les compagnies pour le service des annuités et devant être remboursées par l'Etat (telles le droit de timbre) ;

2° Pourvoir aux rectifications des annuités à la suite des travaux de la commission de rectification des comptes. Cette commission ne peut pas, en effet, terminer, chaque année, la revision des dépenses correspondant à l'exercice antérieur. En particulier, pour les années de la guerre, la confection des comptes définitifs n'est pas possible, ceux qui concernent l' « établissement » étant liés à la réintégration des réseaux dans leur situation d'avant-guerre, et ceux d' « exploitation » étant liés eux-mêmes à l'application des majorations relatives aux transports militaires non encore réglés.

Toutefois, l'administration estime, à présent, qu'une prévision de 600,000 fr. est suffisante pour cet objet. D'où la réduction de 250,000 fr. que le chapitre a subie. Faute d'élément plus sûr que cette estimation, on ne peut que s'en tenir, sur ce point, au chiffre admis par la Chambre.

CHAPITRE 95. Garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer français.

Crédit alloué pour 1919, 226,600,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 150 millions.
Crédit voté par la Chambre..... 150.000.000
Crédit proposé par la commission..... 149.000.000
En moins..... 1.000.000

On sait que les conventions de 1883 ont, quant à la garantie d'intérêt, réglé de manière

distincte la situation des diverses compagnies. Pour les compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée qui n'avaient point fait, sous le régime antérieur, appel à la garantie d'intérêt, la distinction entre l'ancien et le nouveau réseau a été conservée. La garantie de l'Etat s'applique uniquement au capital-obligations du deuxième réseau, le dividende des actionnaires se trouvant seulement réservé, mais non garanti. Or, ces compagnies n'ont, ni l'une ni l'autre, sauf en 1914 et en raison des circonstances exceptionnelles, fait appel à cette garantie, qui a, elle-même pris fin le 31 décembre 1914. — Le présent chapitre ne les concerne donc point.

Envers les compagnies de l'Est, de Paris-Orléans et du Midi, l'Etat a, au contraire, souscrit un engagement de garantie générale, s'appliquant, d'une part, à tout l'ensemble des lignes, et d'autre part, au capital actions, comme au capital obligations. Lorsque le revenu net d'un exercice est insuffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation, augmenté du revenu réservé aux actionnaires, l'Etat verse à la compagnie, à titre d'avance, le montant de cette insuffisance. Le revenu réservé aux actionnaires a été fixé à 12,500.000 fr. pour le Midi, 33,600,000 fr. pour le Paris-Orléans, 20,750,000 fr. pour l'Est, ce qui équivaut à un dividende de 50 fr. pour le Midi, 56 fr. pour le Paris-Orléans, 35 fr. 50 pour l'Est.

Tel est le régime de garantie en vigueur et qui le demeurera pour l'Est jusqu'au 31 décembre 1934 (art. 8 de la convention) et jusqu'au terme de leur concession respective, pour les deux autres compagnies (arrêt du conseil d'Etat du 24 juillet 1912), c'est-à-dire jusqu'en 1956 pour le Paris-Orléans et 1960 pour le Midi.

On sait, d'autre part, qu'en temps normal les crédits inscrits au chapitre « Garanties d'intérêt » servent à payer les insuffisances de l'année écoulée. Les conventions ne fixent pas de date pour le payement de la garantie; mais, comme le jeu de celle-ci dépend des résultats financiers d'une année, ce n'est qu'après que les comptes ont pu être arrêtés, c'est-à-dire dans le cours de l'année suivante que le payement de la garantie d'intérêt est, en fait, exigible; ainsi, en période normale, le crédit inscrit au budget de 1914, était destiné à payer les insuffisances d'exploitation de 1913.

Voici, à titre d'aide-mémoire, quel avait été pour chacune de ces compagnies, de 1900 à 1913 inclus, le résultat de ce régime.

ANNÉES	EST		PARIS-ORLÉANS		MIDI	
	Avances de garantie.	Remboursement d'avances.	Avances de garantie.	Remboursement d'avances.	Avances de garantie.	Remboursement d'avances.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1900	»	10.361.866 93	»	450.748 88	3.053.941 07	»
1901	2.141.898 78	»	553.816 96	»	9.643.406 99	»
1902	2.971.551 70	»	»	333.957 98	3.846.890 48	»
1903	»	951.747 16	»	3.376.271 24	1.850.658 24	»
1904	»	2.869.370 37	»	2.881.990 11	»	296.057 98
1905	»	10.054.312 25	»	8.657.346 18	»	463.760 27
1906	»	18.314.129 65	»	9.556.196 93	»	89.595 29
1907	»	14.937.651 37	»	1.880.443 52	4.877.236 94	»
1908	»	8.916.439 31	»	30.233 17	108.534 46	»
1909	»	9.881.909 29	421.729 94	»	4.396.807 58	»
1910	»	17.943.493 74	6.883.477 88	»	6.257.900 13	»
1911	»	21.152.743 15	17.217.910 13	»	4.796.617 12	»
1912	»	9.581.155 62	10.978.169 90	»	»	8.408 30
1913	»	(1) »	20.275.529 81	»	1.307.995 70	»

(1) La compagnie de l'Est, par application de la convention du 6 septembre 1911, approuvée par la loi du 24 janvier 1912, ayant éteint sa dette de garantie, une somme de 7,037,579 fr. 50, provenant de l'excédent des produits de l'exploitation de 1913, a été partagée entre l'Etat et la compagnie dans la proportion de deux tiers pour l'Etat (4,691,719 fr. 67) et un tiers pour la compagnie (2,345,859 fr. 83).

La situation a été tout autre depuis 1914.

D'une part, les résultats (dont nous avons, plus haut, donné le tableau, pour chacun des réseaux) de l'exploitation pendant les années 1914 à 1919, ont marqué un déficit grossissant. Ces chiffres ont été, pour les trois réseaux en cause :

DÉSIGNATION	1914	1915	1916	1917	1918	1919
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Est	62.585.015	87.731.441	49.321.822	65.803.088	115.534.927	190.322.191
Paris-Orléans	51.242.874	19.868.028	24.200.530	21.877.359	77.683.064	279.410.384
Midi	19.690.126	17.407.240	30.102.047	30.168.413	48.308.798	121.574.680
Totaux	133.518.016	125.006.710	103.624.400	117.848.861	241.526.790	591.307.255

D'autre part, la trésorerie de certains réseaux s'est, depuis la guerre, trouvée, à diverses reprises, dans un état sérieux de gêne, notamment aux approches des grosses échéances des coupons d'obligations. Elles ont été ainsi conduites à solliciter du Trésor des avances sur la garantie de l'année courante et cette demande n'a pu qu'être accueillie favorablement.

Les payements faits aux compagnies se sont, ainsi, trouvés les suivants :

DÉSIGNATION	1914	1915	1916	1917	1918	1919
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Est	62.250.000	82.000.000	45.000.000	60.000.000	70.000.000	182.667.000
Paris-Orléans	47.000.000	18.000.000	22.000.000	19.500.000	72.000.000	100.000.000
Midi	18.000.000	15.000.000	27.000.000	27.000.000	42.000.000	45.000.000
Totaux	127.250.000	115.000.000	94.000.000	106.500.000	184.000.000	327.667.000

Lors de l'établissement du budget de 1919, le crédit demandé par le Gouvernement avait été de 226 millions. C'est celui que les Chambres ont alloué, mais non sans formuler leurs craintes, au sujet de son insuffisance presque certaine.

Nous avons demandé au Gouvernement, écrivait le rapporteur à la Chambre (n° 5533), de nous faire connaître les résultats généraux probables d'exploitation pour l'année 1918. Nous en avons extrait les déficits à couvrir pour la garantie d'intérêts: le montant en est de 304,100,000 fr., soit un montant dépassant de 176,100,000 fr. celui qui a servi de base au projet de budget du Gouvernement.

Nous avons appelé l'attention de l'administration sur cette divergence...

... Il résulte des explications embarrassées, qui ont été fournies et qui constituent de simples affirmations sans fondement ou découlant d'hypothèses, que les évaluations budgétaires de ce chapitre n'ont aucune base sérieuse et contiennent des crédits supplémentaires inéluctables. C'est un triste retour vers les errements du passé, etc.

Or, la loi du budget de 1919 ayant été promulguée le 14 août 1919, le Gouvernement fa dû presque aussitôt demander, pour le seul chapitre de la garantie d'intérêt, des crédits supplémentaires s'élevant à 380 millions que la loi du 21 octobre 1919 a dû allouer.

Malgré ces avertissements, les crédits inscrits au budget de 1919, ont été laissés au chiffre de 226,600,000 fr. Les besoins auxquels il a fallu pourvoir, dès octobre, n'en sont pas moins montés à 606,600,000 fr.

Cela valait au moins, comme une leçon dont il y avait à tenir compte, pour le budget de 1920.

Aussi la note jointe au projet de budget déposé en janvier dernier, pouvait-elle causer déjà des appréhensions. On y lisait, au sujet du chapitre 101 :

Ce chapitre aura à supporter en 1920 :

a) Les derniers acomptes afférents à l'exer-

cice 1919 que les trois grands réseaux, qui peuvent faire appel à la garantie d'intérêt, seront vraisemblablement amenés à demander au Trésor après la clôture de l'exercice, savoir :

Compagnie de l'Est	30.000.000
Compagnie d'Orléans	65.000.000
Compagnie du Midi	44.000.000
b) Compagnies secondaires d'intérêt général	10.000.000
c) Somme à valoir, destinée à payer, le cas échéant, les soldes de garantie des années antérieures, après règlement définitif	1.000.000
Total	150.000.000

Pour que de telles prévisions se trouvassent justifiées, il faut admettre comme probable :

1° Qu'en 1920, la situation de trésorerie des compagnies de chemin de fer, qui jouissent encore de la garantie, serait redevenue normale, et, en tout cas, assez satisfaisante pour que les payements à leur faire par l'État au titre de la garantie, ne concernent plus que l'exercice écoulé, sans avoir à prolonger la pratique des avances sur garanties de l'exercice en cours;

2° Que le solde des garanties, dues pour 1919 (c'est-à-dire, la différence entre le montant total de la garantie afférente à l'année 1919 et les avances déjà faites sur cette garantie) n'excéderait pas 150 millions.

Or, sur l'un comme sur l'autre de ces points, l'espérance était, dès janvier, difficile à garder. Elle n'était plus permise quelques semaines après. L'administration a, dès mai, dit elle-même, ce qu'il fallait penser à cet égard.

Voici la note que nous avons reçue à ce moment :

« Il paraît dès maintenant hors de doute que le crédit de 150 millions demandé pour 1920 sera insuffisant. D'une part, en effet, les comptes définitifs des réseaux pour l'exercice 1919 font ressortir des déficits beaucoup plus importants que ceux sur lesquels on avait tablé et, par conséquent, le montant des soldes sera sensiblement plus élevé qu'on ne l'avait prévu. D'autre part, l'augmentation considérable des dépenses d'exploitation (nouvelles échelles des salaires et traitements, indemnités de résidence, hausse continue des prix des combustibles et des matières premières), les perturbations causées par les grèves et le retard apporté à l'application des nouvelles majorations de tarifs, auront vraisemblablement pour résultat d'obliger les compagnies qui jouissent encore de la garantie d'intérêt, notamment celle de l'Est dont le trafic n'est pas encore entièrement reconstitué, à demander au Trésor des avances sur la garantie afférente à l'année en cours.

« Il paraît donc certain que des crédits supplémentaires, dont le montant ne saurait être même approximativement fixé pour le moment, devront être demandés au Parlement pour le chapitre 101. »

Et les crédits supplémentaires indiqués dans cette note comme imminents sont bien apparus, en effet, dans le cahier de douzième provisoire de juillet !

Cette situation n'a paru, pourtant, comporter aucune mesure, à la Chambre des députés. Elle n'y a provoqué, en séance, aucune observation. Le rapport, fait au nom de la commission des finances, par l'honorable M. Dutreil, concluait lui-même à l'adoption des propositions du Gouvernement, dans les termes que voici :

La question s'est posée pour votre commission de savoir si, mise au courant de cette situation, il ne lui appartenait pas d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'inconvénient qui résulterait, au point de vue du bon ordre de notre budget, de présenter à l'approbation des Chambres une demande de crédits qui, dès aujourd'hui, étaient notoirement insuffisants et s'il convenait de laisser ainsi se perpétuer l'habitude des demandes de crédits supplémentaires, ou si, au contraire, il y avait lieu pour elle de s'en tenir aux demandes du Gouvernement, et de vous proposer, au titre du chapitre 101, le vote du crédit de 150 millions.

Après examen de la question, il a paru tout d'abord que, du moment que le Gouvernement ne croyait pas devoir, dans son projet de budget, demander lui-même le relèvement des crédits, il n'appartenait pas à votre commission d'en prendre l'initiative.

D'autre part, d'après les explications ci-dessus données, il ressort clairement que seule la différence entre les sommes versées en provision aux compagnies de chemins de fer au titre de la garantie pour l'exercice 1919 et la somme totale qui leur sera due une fois le compte définitif établi doit, en bonne logique, figurer au budget de 1920, les suppléments de crédits alloués au titre de la garantie d'intérêts pour avances aux compagnies de chemins de fer pour l'exercice 1920 devant tout naturellement faire l'objet en raison de leur caractère spécial, d'une demande de crédits supplémentaires.

En conséquence, notre commission a décidé de vous proposer l'approbation du chiffre de 150 millions qui vous est demandé par le Gouvernement.

Votre commission des finances a trop souvent réprouvé, comme contraire à la sincérité budgétaire et au bon ordre même des finances, cette façon d'établir les prévisions de dépenses, pour ne pas la condamner encore expressément.

Contrairement à ce qu'assure la commission de la Chambre, il lui appartenait d'appeler, et fermement, l'attention du Gouvernement sur la nécessité de redresser ses prévisions, en raison des éléments d'information parvenus depuis la présentation du budget, puis, en cas de refus non justifié, de prendre l'initiative d'un relèvement.

Elle l'eût fait, croyons-nous, en présence des deux documents que voici et qu'elle paraît n'avoir pas connus.

C'est d'abord une note adressée le 4 juin par l'administration des travaux publics à celle des finances, ainsi conçue :

Lors de la préparation du projet de budget de 1920, on escomptait que le relèvement général des tarifs des grands réseaux aurait pour effet d'équilibrer les recettes et les dépenses, de l'année 1920. On prévoyait, en conséquence, que les réseaux qui bénéficient de la garantie d'intérêt ne se trouveraient pas obligés de demander à l'État des avances sur les insuffisances de l'année courante, contrairement à ce qui s'est pratiqué exceptionnellement depuis la guerre, et que la dotation du chapitre de la garantie ne servirait, en ce qui concerne les réseaux de l'Est, d'Orléans et du Midi, qu'à solder les garanties afférentes à l'exeercice 1919. C'est dans ces conditions qu'on avait cru pouvoir limiter la demande de crédits à 150 millions.

Or, les insuffisances de 1919 dépassent sensiblement les prévisions envisagées lors de la préparation du projet de budget de 1920. Le déficit de la compagnie d'Orléans a atteint 230 millions, sur lesquels 100 millions ont pu être payés sur les crédits de l'exercice 1919, le reste, soit 130 millions, en tenant compte de la retenue habituelle pour vérification, étant imputable sur l'exercice 1920 par payements échelonnés (la compagnie a déjà touché en trois versements 62,500,000 fr.). D'autre part, le déficit de la compagnie du Midi pour 1919 dépasse 100 millions, dont 45 millions ont été payés sur les crédits de l'exercice 1919 et dont le reste est imputable sur l'exercice 1920. Quant à la compagnie de l'Est, sa garantie de 1919 a été payée exclusivement avec les crédits du budget de 1919. En somme, les soldes des insuffisances de 1919, payables sur les crédits de 1920, sont environ de 180 millions.

D'un autre côté, le retard apporté au relèvement général des tarifs, les augmentations de salaires, la hausse considérable et continue du prix des charbons, les diminutions de recettes causées par les grèves rendent certain un nouveau et important déficit pour l'année 1920. Ce déficit est actuellement évalué à 900 millions pour les trois réseaux à garantie. La compagnie de l'Est a déjà demandé une avance de 70 millions sur sa garantie de 1920, et les compagnies du Midi et d'Orléans ont fait connaître qu'elles auraient elles-mêmes à demander des avances avant la fin de l'année.

En résumé, l'exercice 1920 pourrait avoir à supporter au titre de la garantie 900 + 180, soit 1,080 millions ; mais il est permis d'espérer qu'une fraction du déficit pourra n'être payée que sur les crédits dd l'exercice 1921, suivant la pratique suivie en temps normal pour le payement intégral de la garantie. Il est indispensable cependant de porter le crédit inscrit au budget de 1920 à six cent millions (le crédit primitivement inscrit étant de 150 millions, et le cahier de crédits supplémentaires pour le premier semestre, déposé ces jours-ci à la Chambre des députés, l'augmentant de cent millions, l'accroissement nouveau sollicité est de 350 millions.)

On prie, en conséquence, M. le directeur du personnel et de la comptabilité, de faire des propositions dans ce sens à M. le ministre des finances.

Signé : Du Castel.

A moins que l'apparence soit jugée préférable à la réalité, et l'erreur à l'exactitude, ce langage eût du être entendu.

Les derniers résultats communiqués de l'exploitation de 1919 et des prévisions pour 1920, à l'égard des trois compagnies jouissant de la garantie d'intérêt, le confirment avec une force singulière. Les voici tels qu'ils nous ont été remis, le 18 juin, sur notre demande :

DÉSIGNATION	EST	PARIS-OUEST	MIDI
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Année 1919.			
Garantie d'intérêt due par l'Etat	190.322.191 41	279.410.384 76	121.574.680 79
Acomptes versés	(1) 182.667.000 »	(2) 162.500.000 »	(3) 57.500.000 »
Reste à payer	7.655.191 41	116.910.384 76	64.074.680 79
Total	183.610.256 96		
Année 1920.			
Prévisions	400.000.000 »	20.000.000 »	77.800.000 »
Acomptes versés	(1) 70.000.000 »	»	»
Reste à payer	330.000.000 »	420.000.000 »	77.800.000 »
Total	827.800.000 »		

DÉSIGNATION	IMPUTATIONS DES PAYEMENTS EFFECTUÉS			
	Garantie de 1919 (acomptes versés).			Garantie de 1920.
	En 1919 sur crédits de 1919.	En 1920 sur crédits de 1919.	En 1920 sur crédits de 1920.	Acomptes versés sur crédits de 1920 jusqu'au 1er juin 1920.
	fr.	fr.	fr.	fr.
(1) Est	117.667.000	65.000.000	»	70.000.000
(2) Paris-Orléans	»	100.000.000	62.500.000	»
(3) Midi	»	45.000.000	12.500.000	»
Totaux	117.667.000	210.000.000	75.000.000	70.000.000
	327.667.000 sur crédits de 1919.		145.000.000 sur crédits de 1920.	

NOTA. —Les résultats de l'exploitation pour 1919 sont provisoires et se trouveront modifiés par le règlement des majorations relatives aux transports militaires (avenant au traité Cotelle), ainsi que par le règlement des transports alliés. Dès à présent, l'insuffisance du Paris-Orléans est diminuée de 50 millions, par suite d'un payement récent.

Si, comme l'allègue la commission des finances de la Chambre, la seule somme qui soit « en bonne logique » à prévoir au budget de 1920 est « la différence entre les sommes versées en provision aux compagnies de chemin de fer au titre de la garantie pour l'exercice 1919 et la somme totale qui leur sera due, une fois le compte définitif établi », ce n'est déjà pas avec les 150 millions qui y sont proposés, qu'on couvrira cette différence.

Du tableau résulte, en effet, que le montant de la garantie due pour 1919 s'élève à 190,322,191 fr. 41 + 279,410,384 fr. 76 + 121 millions 574,680 fr. 79, soit..... 591.307.256 96

Or, les acomptes versés sur les crédits de 1919 n'ont été que de..... 402.167.000 »

La différence restant à payer est de..... 188.640.256 96

Une fois employé le crédit en question de..... 150.000.000 »

Il restera à découvert pour 1919..... 38.640.256 96

Ce serait donc, pour le moins, un complément de pareille somme qu'il faudrait faire figurer au budget, pour qu'il soit exact.

Il en serait autrement, il est vrai, si l'application de la loi approbative de l'avenant au traité Cotelle ramenait les 591 millions afférents à la garantie de 1919 à un chiffre inférieur. Nous n'ignorons pas que les réseaux ont présenté une évaluation des majorations qui leur sont dues sur les différents exercices : il n'est pas impossible qu'une partie des majorations afférentes aux transports de 1919 soit payée au cours de 1920. C'est une éventualité qu'il fallait signaler : elle pourra réduire le découvert, il est bien douteux qu'elle le supprime.

Mais, voici autre chose. Comment admettre, avec la commission des finances de la Chambre que « les suppléments de crédits alloués au titre de la garantie d'intérêt pour avances aux compagnies de chemin de fer, pour l'exercice 1920, doivent tout naturellement faire l'objet, en raison de leur caractère spécial, d'une demande de crédits supplémentaires » ?

Par définition, « le crédit est l'inscription budgétaire de l'allocation affectée à l'exécution d'un service de dépense ». Le bon sens dit que cette inscription s'impose dès que le service de la dépense est certain, chiffrable et sûrement exigible au cours de l'exercice considéré.

Or, c'est ici le cas bien manifeste. A qui fera-t-on croire que, dès mars 1920, il n'y ait pas eu certitude que le régime des acomptes de garanties, pratiqué depuis 1914, ne serait pas, au cours de l'exercice, au moins aussi nécessaire que précédemment ?

Le retard mis au vote des majorations de tarifs, les crises répétées qui ont affecté l'exploitation des réseaux, au début de l'exercice, faisaient à eux seuls cette certitude.

Elle était si inéluctable que :

1° Comme le montre le tableau ci-dessus, un acompte de 70 millions, demandé sur la garantie de 1920, par la compagnie de l'Est, a dû lui être versé, dès le premier semestre, pour les besoins de sa trésorerie ;

2° Bien mieux! Il est si certain que les 150 millions demandés au budget pour l'année entière ne suffiront pas, que dès à présent il n'en reste rien et que, sans même pouvoir attendre le vote de la loi de budget, le Gouvernement a dû demander dans le douzième provisoire de juillet, et a obtenu par la loi du 30 juin dernier 100 millions supplémentaires. (*Journal officiel* 30 juin, page 9221) pour le service de la garantie d'intérêt.

Et, à ce propos, soulignons la curiosité budgétaire à laquelle on a abouti, en tournant ainsi le dos à la vérité : 150 millions seulement sont demandés au chapitre 95 pour le service de l'année entière : or, pour les sept mois écoulés, deux lois de douzièmes provisoires ont déjà alloué l'une (celle du 31 décembre 1919) 151,650,000 fr., l'autre (celle du 30 juin 1920) 100 millions, soit au total 251,650,000 fr.

Abaisser systématiquement au-dessous du chiffre sincère, une prévision de dépense inscrite au projet de budget, ou ne pas relever, avant la discussion de ce budget, l'évaluation apparue insuffisante, c'est commettre la même faute.

Le Sénat n'a jamais été tendre envers ces pratiques. « Quand on fait ce genre de réduction », y a dit un de ces membres, « on se donne devant le pays, l'air de présenter un budget en équilibre. Cet équilibre qui n'existe pas et qu'on sait très bien ne pas exister, n'est pas seulement fictif, il est menteur. »

Pour obtenir un équilibre sincère, il faut que la totalité des dépenses, afférentes à la garantie d'intérêt qu'il faudra payer au cours de 1920 et dont le montant est dès à présent connu ou très présumable soit inscrite ici.

Ce chiffre doit donc comprendre :

a) Les soldes des insuffisances de l'exploitation 1919, soit 188,640,256 fr. diminués du versement de 50 millions récemment fait par le département de la guerre au P.-O. et des versements qui pourront encore être faits du même chef aux autres réseaux. Aussi approximativement que possible, ce solde définitif exigera encore 100 millions.

b) La fraction des insuffisances de 1920, qu'il sera nécessaire, cette année encore, d'avancer aux réseaux. Or, d'après l'état officiel produit la prévision d'insuffisance serait de 400,000,000+420,000,000+77,800,000=897,800,000. Nous voulons espérer que ces chiffres ne seront pas dépassés : mais étant donnée la situation présente de trésorerie des réseaux, on ne peut chiffrer à moins de 500 millions, l'appel d'avances qu'ils adresseront au Trésor.

L'addition de 100 + 500 donne 600 millions. Le projet de loi n'ayant demandé et la Chambre n'ayant alloué que 150 millions augmentés depuis de 100 millions par la loi de douzième du 30 juin, c'est un complément minimum de 300 millions qui est nécessaire.

Votre commission des finances entend ne pas introduire une telle fiction dans le budget.

Le pouvoir lui manquant de relever, si peu que ce soit, le chiffre du crédit alloué par la Chambre, elle vous demande de le réduire de 1 million pour appeler l'attention de l'autre assemblée sur la nécessité de le faire correspondre aux besoins avérés.

CHAPITRE 100. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les compagnies de chemins de fer, en exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883.

Crédit proposé pour l'exercice 1919, mémoire.
Crédit demandé et alloué par la Chambre pour 1920, mémoire.
Crédit proposé par la commission, mémoire.

En temps normal, la Compagnie du Midi (en vertu des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883 et du 25 mars 1898) et la Compagnie d'Orléans (en vertu de la convention approuvée par la loi du 21 décembre 1883) font au Trésor, par versements mensuels, dont le montant est fixé, avant le 31 décembre, par le ministre des travaux publics, des avances en argent destinées à payer les travaux d'infrastructure des lignes neuves, exécutés par les ingénieurs de l'Etat et dont les dépenses sont à la charge du Trésor (déduction de la contribution kilométrique des compagnies). Ces avances en argent, remboursées en annuités, sont prélevées par les compagnies sur le produit de leurs placements d'obligations.

Or, le produit des émissions ayant, dans les premiers temps de la guerre, fléchi considérablement par suite du resserrement de l'argent, les compagnies qui avaient à faire face à des dépenses croissantes d'exploitation, et qui subissaient à la fois, la diminution des recettes des transports commerciaux et le retard du payement des transports militaires, voyaient leur trésorerie très gênée.

Les compagnies du Midi et d'Orléans ont donc eu de l'embarras à continuer les avances en argent qu'elles devaient à l'Etat, suivant les conventions. D'autre part, il a paru nécessaire de maintenir, autant que possible, l'activité des chantiers de lignes nouvelles, afin d'éviter la dépréciation des travaux exécutés, celle du matériel et des approvisionnements, et enfin le chômage des non mobilisés.

Le Gouvernement a donc décidé de payer, au moyen de ses propres ressources, les travaux d'infrastructure, dont, de toute façon d'ailleurs, la charge définitive lui incombe. Depuis le début de la guerre, l'Etat a payé directement les travaux de cette nature, effectués sur les réseaux du Midi et de l'Orléans. Les crédits nécessaires ont été inscrits dans les lois de douzièmes ou budgétaires à un chapitre du ministère des travaux publics, intitulé : « Etudes et travaux de chemins de fer exécutés directement par l'Etat sur les réseaux d'Orléans et du Midi. »

Ils ont figuré pour 12 millions en 1915. Mais au fur et à mesure que la guerre se prolongeait, les travaux de lignes neuves qui n'intéressaient pas la défense nationale ont été ralentis pour ménager les ressources du Trésor et la main-d'œuvre. Les crédits n'étaient plus que de 9 millions en 1918 et 4 millions en 1919.

Les travaux d'exécution des lignes nouvelles du réseau du Midi et du Paris-Orléans ont ainsi été ralentis ou suspendus momentanément sur des lignes neuves, présentant en-

semble un développement de plus de 400 kilomètres. (Réseau du Midi : Saint-Juéry à Saint-Affrique, Carmaux à Vindrac, Auch à Lannemezan, Saint-Girons à Oust, Bazas à Auch, Beaumont à Gimont, Hagetman à Bau, Condom à Castéra-Verduzan. — Réseau du P.-O. : Villeneuve-sur-Lot à Falguerat.)

Par contre, les travaux de construction des deux lignes transpyrénéennes de Bedous et d'Aix-les-Thermes, à la frontière d'Espagne (28 et 41 kilom.) qui présentent un intérêt international, ceux de la ligne de jonction des réseaux Midi-Médoc (14 kilom.), très utile pour l'acheminement des importations d'Amérique et ceux de l'usine hydroélectrique d'Eget ont continué avec une certaine activité.

Le chapitre actuel est la suite de ceux des budget d'avant-guerre, qui même quand il fonctionne, n'est jamais porté qu'avec la mention « mémoire » n'étant pas alimenté par les fonds du Trésor.

Le montant des avances que les compagnies du Midi et du P.-O. seront appelées à faire en 1920 a été fixé à 15 millions pour le Midi et 9,600,000 fr. pour le P.-O. L'une et l'autre se libèrent mensuellement, selon les conventions.

Les ressources du chapitre comprendront également les reliquats d'avances non employés en 1919 et qui seront reportés sur l'exercice courant par une loi spéciale.

CHAPITRE 100 *bis*. — Acquisition de terrains en prévision d'extension des installations de chemins de fer détruites par faits de guerre dans la région du Nord.

Crédit alloué en 1919, 3 millions.
Crédit demandé pour 1920, 6 millions.
Crédit voté par la Chambre des députés, 6 millions.
Crédit proposé par la commission des finances, 6 millions.

Comme il va de soi, le rétablissement des installations de chemins de fer détruites, par faits de guerre dans la région du Nord, n'a pas été envisagé comme œuvre servile de reconstitution.

Il s'imposait de corriger les défauts qui étaient apparus dans ces installations, et de concevoir les nouvelles suivant les besoins, non seulement présents, mais futurs de l'exploitation.

C'est ce qu'ont indiqué des instructions ministérielles des 7 octobre 1918 et 14 mars 1919.

Cette dernière prévoyait spécialement la prise de possession par l'Etat, de tous les terrains qui, d'après plans approuvés, auraient été reconnus nécessaires pour ces fins.

La procédure est celle-ci :

La compagnie procède à l'établissement de croquis-programmes qui sont soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Toutes les fois que, pour l'exécution des projets présentés, il y a lieu à emprises sur les propriétés riveraines du chemin de fer, la compagnie doit adresser au Trésor un plan indiquant les nouvelles emprises, ainsi que les emprises actuelles, en faisant ressortir les terrains à acquérir par l'Etat. Le préfet notifie alors, par la voie administrative, aux propriétaires intéressés que la reconstruction de leurs bâtiments ne doit pas être effectuée parce que l'Etat entend se rendre acquéreur de ces immeubles.

La compagnie est chargée de procéder elle-même, pour le compte de l'Etat, aux acquisitions de terrains.

Ces acquisitions peuvent être faites soit à l'amiable, soit en recourant à l'application de l'article 46 de la loi du 17 avril 1919 relative à la réparation des dommages causés par les faits de guerre, et qui permet à l'Etat de se libérer du règlement des indemnités pour dommages, en achetant tout ou partie des immeubles endommagés ou détruits.

Dans ce dernier cas, la procédure est fixée par les articles 20 et suivants du titre III de la loi susvisée et comporte l'intervention des commissions cantonales ; à défaut d'accord avec les commissions, le tribunal des dommages de guerre aura à départager les parties.

Une fois incorporés au domaine public, les terrains seront remis à la compagnie du Nord au fur et à mesure des besoins de l'exploitation.

Celle-ci en jouira gratuitement, à concurrence des surfaces d'avant-guerre, calculées par gare et par ligne. Quant aux excédents, leur valeur devra être remboursée à l'Etat, par la compagnie, au fur et à mesure de l'utilisation faite.

Au budget de 1919, un crédit de 3 millions avait été alloué au titre des travaux publics par la loi du 30 juin 1919. En fait, aucune acquisition n'a été réalisée jusqu'à présent et la compagnie n'a demandé le remboursement d'aucune dépense faite, par elle, de ce chef. Seules ont été prises les mesures préparatoires que nous venons de décrire : établissement des programmes, détermination des parcelles à acquérir, notification par les préfets aux intéressés de n'avoir pas à remettre leur propriété en état. — Le crédit de 3 millions du budget de 1919 est donc resté sans emploi.

Pour 1920, la dépense probable a été estimée à 6 millions, la compagnie prévoyant que le total des augmentations à réaliser pourrait atteindre 30 millions.

Votre commission n'entend point méconnaître l'utilité de la dépense proposée à ce chapitre, ni non plus — malgré les difficultés financières présentes — la ramener à un chiffre plus bas.

Mais elle doit observer — comme elle l'a fait en maintes occasions — que sa place n'était pas à la 1re section du budget extraordinaire, où nous l'avons trouvée.

Celle-ci concerne, en effet, les dépenses exceptionnelles résultant des hostilités. Or, il est manifeste que si les hostilités auront été cause occasionnelle des acquisitions de terrains opérées, ce n'est point à elles qu'on peut les imputer réellement. Elles sont des améliorations, parfois même de véritables travaux complémentaires : en tant qu'elles répondent à des vues d'avenir, elles n'ont point davantage de caractère extraordinaire. Il convient, comme en période normale, de les comprendre parmi les dépenses ordinaires.

A la vérité, la note insérée au projet de budget (développement par chapitres, page 133) dit :

Ce crédit de 6 millions s'ajoutera aux 3 millions, dont le chapitre a été doté, par la loi du 30 juin 1919, dotation qui, comme celle du compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, est, non pas annuelle, mais permanente.

Mais il y a là une erreur ou un malentendu Aucune loi n'a, à notre connaissance, créé de » dotation permanente » à ce chapitre, Il est bien vrai qne telle acquisition déterminée, qui, une fois faite, ne se renouvelle pas, n'est pas une dépense annuelle. Mais le régime des acquisitions est, lui, de durée et les payements sont à considérer par rapport aux exercices où ils doivent être faits. A ce titre le crédit de ce chapitre est « annuel ».

Ceci conduit votre commission à vous proposer, contrairement au vote de la Chambre, la suppression du chapitre E à la 1re section du budget extraordinaire et le transfert du crédit de 6 millions, à un chapitre 100 *bis* du budget ordinaire, sous la même rubrique et avec la même destination.

B. — CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Au budget du ministère des travaux publics, deux chapitres concernent les chemins de fer de l'Etat ; ce sont :

1° Chap. 92. — Annuités dues à l'administration du chemin de fer de l'Etat.

2° Chap. 93. — Insuffisance des produits de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Ils comportent examen préalable du budget annexe des chemins de fer de l'Etat.

Budget annexe des chemins de fer de l'Etat.

La préparation du budget de 1920, des chemins de fer de l'Etat, n'a pas échappé à la difficulté des prévisions qui pesaient sur l'ensemble des services à l'automne 1919.

Ainsi que la note préliminaire a pu le relever légitimement, des causes spéciales d'embarras s'y ajoutaient. L'exercice 1919 qui devait constituer la transition entre le budget de guerre et le retour à une situation normale, ne fournissait encore que des indications fort incertaines. Des lois ou mesures récentes (telles celles qui concernaient la loi de huit heures, la revision de l'échelle des traitements, le rétablissement des voies ferrées dans leur état d'avant-guerre) venaient d'apporter d'importants changements dans le régime des chemins de fer ou de leur exploitation sans que leur portée exacte ou leur coût pût être dégagé immédiatement. Les prix futurs du combustible et des matières premières comportaient eux-mêmes un aléa considérable. Il n'était pas moins malaisé, dans l'ordre des recettes, de chiffrer prévisionnellement les résultats de la tarification-marchandises en cours de refonte, ou — moins encore — les suppléments à attendre de la majoration nouvelle de taxes de transport, en projet.

Aussi les chiffres généraux du projet de budget n'avaient-ils été produits (cahier bleu 168, p. 162) que « sous le bénéfice de la réserve des droits du réseau à des demandes de crédits ultérieurs, au fur et à mesure que les conditions de son exploitation viendront à être modifiées ».

En fait, la précaution de langage n'était pas inutile.

Les chiffres inscrits à ce projet primitif se résumaient dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	EXERCICE 1919	EXERCICE 1920	DIFFÉRENCES en plus.	DIFFÉRENCES en moins.
	fr.	fr.	fr.	fr.
I. — *Compte d'exploitation.*				
Recettes d'exploitation	512.295.000	1.020.100.000	507.805.000	»
Dépenses d'exploitation	624.255.500	1.289.710.600	665.455.100	»
Déficit de l'exploitation proprement dite	111.960.500	269.610.600	157.650.100	»
Charges nettes du capital	166.505.000	185.017.000	18.512.000	»
Remboursement à l'Etat (convention de 1916)	13.571.800	22.924.000	9.352.200	»
Insuffisance totale	292.037.300	477.551.600	185.514.300	»
II. — *Compte d'établissement.*				
Recettes	234.105.600	372.862.500	138.756.900	»
Dépenses	234.105.600	372.862.500	138.756.900	»

Il y avait déjà de quoi impressionner, si habituels que nous deviennent de pareils accroissements de valeurs. Pour ne parler que de l'insuffisance des produits de l'exploitation, on prévoyait qu'en 1920 elle s'augmenterait de 185 millions, c'est-à-dire de plus de 60 p. 100.

Pour la couvrir, on avait escompté largement le bénéfice des nouvelles majorations de tarifs en préparation. D'après le nouveau projet, il devait, en effet, être pourvu à cette insuffisance de 185 millions, de la manière que voici :

DÉSIGNATION	RECETTES		DIFFÉRENCES au budget de 1920.	
	proposées pour 1920.	admises pour 1919.	en plus.	en moins.
	fr.	fr.	fr.	fr.
a) Par un report au compte des dépenses extraordinaires pour les lignes en exploitation partielle	1.323.000	1.323.000	»	»
b) Par le budget du ministère des travaux publics et des transports	50.000.000	290.714.300	»	240.714.300
c) Par le compte spécial visé par le projet de loi n° 78. (Majorations de tarifs)	426.228.600	»	426.228.600	»
Totaux	477.551.600	292.037.300	426.228.600	240.714.300
			+ 185.514.300	

Le budget du ministère des travaux publics eût donc été, par rapport à 1919, allégé de 240 millions.

Mais, dès avril, des omissions ayant été relevées dans le projet de janvier, ou des causes de dépenses nouvelles étant intervenues, le projet rectificatif n° 673 avait augmenté de 279,152,600 fr. les prévisions de dépenses ordinaires d'exploitation et porté la prévision d'insuffisance totale à 756,704,200 fr. Pour couvrir cette insuffisance, on proposait, en imputant la même part que précédemment sur le compte des dépenses extraordinaires et sur le compte spécial de majorations de tarifs, de porter cette fois de 50 millions (+ 279,152,600 fr.) à 329 millions 152,600 fr. la contribution du budget du ministère des travaux publics, soit 38,438,300 francs de plus qu'en 1919.

Encore ces chiffres ne devaient-ils point être les propositions dernières.

Par lettre du 26 juin, à la veille du débat devant la Chambre, le ministre des finances a demandé aux commissions financières de la Chambre et du Sénat de tenir compte de propositions modificatives nouvelles concernant l'administration des chemins de fer de l'Etat dont l'avait saisi le ministre des travaux publics.

« Ces propositions, écrivait-il, se traduisent, pour les dépenses ordinaires du budget annuel, par une augmentation de crédit globale de 185,860,000 fr. »

De sorte qu'en fin de compte, les propositions présentées à la Chambre, par le Gouvernement, étaient, en ce qui touche les « dépenses ordinaires d'exploitation proprement dites », devenues les suivantes, comparées à celles de 1913 et 1919 :

	EN 1913.	EN 1919.	EN 1920			
			Cahier bleu 168.	Rectificatif du 22 avril 1920.	Nouvelles rectifications.	Total.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Dépenses ordinaires d'exploitation	235.125.175	624.255.500	1.289.710.600	+ 279.152.600	+ 185.860.000	1.754.723.200

Nous aurons à voir ce qu'il faut penser de ces chiffres. Mais, quoi qu'il en puisse être, nous voilà loin, — non seulement des chiffres de 1913 : ils sont sextuplés ! — mais encore des chiffres de 1919, qui se trouvent presque triplés!

Il n'échappe pas, non plus, que, tandis que de janvier à juillet 1920, les prévisions de dépenses d'exploitation apportées par le Gouvernement se sont accrues de 279 millions + 185 millions, soit au total de 464 millions, les prévisions de recettes sont demeurées sans changement à 1,020,100,600 fr.

Comme en avril, la nouvelle surcharge n'a pas paru pouvoir être couverte autrement que par le budget du ministère des travaux publics, dont le chapitre « insuffisance des produits de l'exploitation » s'augmentant ainsi de 185 nouveaux millions, doit passer de 329,152,000 à 515,042,600. Les 50 millions du Cahier bleu sont sont ainsi décuplés ! Du moins, cela marque-t-il un effort de sincérité qui mérite d'être souligné.

Par une singularité regrettable, la Chambre a eu à prononcer sur ces propositions, sans qu'aucun un rapport lui ait été présenté à leur sujet par sa commission des finances. Elles y ont été adoptées intégralement sans avoir fait davantage, en séance publique, l'objet d'une discussion véritable.

Cela joint au délai dérisoire qu'a votre commission des finances pour faire le travail de toutes pièces qui conviendrait, ne donne pas au contrôle parlementaire toutes les conditions désirables d'efficacité.

S'agissant enfin de voter le budget d'un exercice écoulé plus qu'à moitié et à une heure où le régime général de nos chemins de fer est remis en entier sur le chantier, la seule œuvre utile à laquelle nous puissions nous attacher ici, est de simple analyse budgétaire. Nous la ferons avec l'espoir que le budget prochain — dont la préparation devrait être achevée — en profitera.

Dépenses.

1re section. — Dépenses ordinaires.

A. DÉPENSES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES

CHAPITRE 1er. — Administration centrale et dépenses générales. — Personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances du 12 août 1919), 33,944,600 fr.

Crédit demandé pour 1920 :
a) Cahier bleu n° 168, 47,757,200 fr.
b) Lettre du 12 avril n° 673, 19,666,000 fr.,

CRÉDITS	SOMMES
Crédit voté par la Chambre	67.423.200
Crédit proposé par la commission	67.413.200
En moins	10.000

L'écart n'est pas moindre de 33,478,600 fr. entre le chiffre de la loi de finances de 1919 et celui qui est demandé pour celle de 1920.

Mais il y a lieu d'observer que par lois ou décrets subséquents, les crédits de 1919 ont été augmentés de 15,078,600 fr., et portés ainsi à 49,023,200 fr. La différence entre le total des crédits alloués pour 1919 et la demande pour 1920 est donc, en fait, de 18,400,000 fr. seulement.

Le tableau suivant donne à la fois l'indication des articles essentiels, leur dotation et la comparaison avec les exercices antérieurs.

DÉSIGNATION	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
I. — *Administration centrale :*			
a) Conseil de réseau	34.900	27.500	24.700
b) Direction	1.510.600	5.005.100	5.393.200
II. — *Dépenses générales :*			
a) Caisses des retraites	16.929.485	40.693.100	58.624.500
b) Indemnités, secours et allocations	1.123.000	1.307.500	1.269.000
c) Service médical	783.000	1.553.700	1.672.000

Voici comment d'abord se justifiaient les augmentations réclamées par le Cahier bleu et qui atteignaient 13,812,000 fr.

DÉSIGNATION		AUGMENTATIONS
		fr.
Subventions aux caisses de retraites. — (Ensemble des services du réseau.)	Créations d'emplois nécessitées par l'application de la journée de huit heures..... 7.231.500	
	Autres créations d'emplois..... 480.800	
	Comblement de vacances..... 2.622.800	
	Avancements réglementaires de traitements..... 678.600	
	Ventilation des subventions communes à l'exploitation et à l'établissement..... 3.526.700	
	Nouveau relèvement des traitements et salaires en attendant la mise en application des échelles définitives. (Loi du 29 décembre 1919.)..... 5.970.000	13.457.000
Avancements réglementaires du personnel de direction (application du décret du 22 janvier 1910). — Répercussion sur 1920 des avancements de 1919 et avancements à accorder en 1920.....		78.700
Nouveau relèvement des traitements et salaires en attendant la mise en application des échelles définitives. (Loi du 29 décembre 1919. — Services de direction et service de santé).....		570.000
Service médical.....	Augmentation des médicaments et frais d'hospitalisation.....	413.800
	Augmentation des indemnités aux médecins (répercussion sur 1920 des mesures prises en 1919 ».....	63.400
Créations d'emplois nécessitées par l'extension de certains services. (Personnel : 28 ; Caisse : 5 ; Service de santé : 3.) — Traitements, salaires et accessoires.....		116.700
Ensemble des augmentations.....		14.699.600

D'où il y avait toutefois à déduire :

DÉSIGNATION	DIMINUTION
	fr.
Licenciement de temporaires.....	11.100
Réduction éventuelle de 300 fr. par an de l'allocation complémentaire pour cherté de vie.....	70.600
Ventilation de dépenses communes à l'exploitation et à l'établissement. (Direction et service de santé).....	804.100
Economies diverses.....	1.200
Ensemble des diminutions.....	887.000
Augmentation nette.....	13.812.600

Les augmentations demandées par la lettre ministérielle du 12 avril y étaient elles-mêmes présentées comme nécessaires pour assurer la stricte exécution des engagements pris envers le personnel : d'ailleurs, elles ne faisaient, en partie, que répercuter sur 1920 des crédits supplémentaires, au titre de l'exercice 1919, accordés par la loi de finances du 29 décembre 1919.

Les 19,666,000 fr. supplémentaires demandés se décomposaient ainsi :

Traitements et salaires (y compris subventions aux caisses de retraites).....	19.590.000
Relèvement de l'indemnité de résidence (mesure transitoire).....	380.000
	19.970.000
A déduire : allocation complémentaire supprimée.....	304.000
Reste net.....	19.666.000

Nous proposons d'allouer le crédit de 67,423,000 francs demandé, comme indispensable à l'exécution des engagements pris.

A propos de ce chapitre — mais de manière que l'observation vaille pour tous les suivants où se trouvent des crédits de personnel — indiquons que le projet de loi de budget (cahier bleu p. 173) a donné le détail de l'évaluation de dépense afférente aux créations d'emplois permanents, nécessités par l'application de la loi de huit heures. Elle s'élevait à 88,881,200 fr. La nouvelle échelle de traitements n'y est pas comprise : une majoration de 25 p. 100 environ est à faire de ce chef.

Sur ce chapitre, votre commission a, toutefois, opéré une réduction de 10,000 fr.

C'est le seul moyen qui lui a paru propre à imposer une revision immédiate du régime des permis et bons de circulation.

Pour se rendre compte des abus auxquels ce régime prête actuellement, il est indispensable de le connaître dans ses détails, sa pratique et ses résultats.

RÉGIME PRÉSENT DES PERMIS OU BONS DE RÉDUCTION SUR LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

I. — *Personnel des chemins de fer.*

Des facilités sont accordées au personnel, en vertu des règlements pour les voyages sur le réseau propre de l'agent, en vertu des conventions d'échange pour les facilités sur les grands réseaux français, les lignes secondaires et les réseaux étrangers.

Sur le réseau de l'Etat, les agents bénéficient de la gratuité pour eux-mêmes, sous forme de cartes.

Les membres de la famille directe habitant chez l'agent et réputés à sa charge obtiennent la gratuité pour six voyages et la réduction de 90 p. 100 pour leurs aures déplacements.

Des facilités gratuites sont, en outre, consenties pour traitement médical, école, apprentissage. travail et approvisionnement.

Les membres de la famille directe n'habitant pas chez l'agent et les collatéraux jusqu'au 3e degré, obtiennent des réductions qui varient de 90 p. 100 pour la famille en ligne directe (4 voyages ou visites à l'agent), au quart du tarif pour les collatéraux les plus proches, et à 50 p. 100 pour les autres (pour visite à l'agent seulement).

Les enfants de moins de 12 ans bénéficient de la gratuité.

Le personnel des tramways de la Vendée, exploité par l'Etat, jouit des mêmes avantages que le personnel du réseau.

La délivrance de ces facilités a été décentralisée à l'extrême limite, dans un but de simplification ; il serait donc impossible de donner une statistique même approximative.

D'autre part, les grands réseaux échangent des facilités pour leurs agents et la famille directe habitant avec l'agent et réellement à sa charge :

Pour l'agent, 7 voyages gratuits sur un réseau à son choix, quart de place pour les autres déplacements ;

Pour la famille, 2 voyages gratuits et 5 au quart du tarif, demi-place pour les autres déplacements.

Chaque réseau a mandat de délivrer à ses propres agents les facilités consenties sur les autres réseaux, et par suite, les éléments d'une statistique, même approximative, des facilités délivrées sur l'Etat nous font défaut.

Quant aux réseaux secondaires (chemins de fer d'intérêt local de toute la France, chemins de fer algériens ou tunisiens, tramways affluents du réseau), l'Etat échange avec eux pour le personnel des facilités qui sont, pour les plus importants, semblables à celles dont bénéficient les agents des grands réseaux, pour la plus grande généralité, de quart de place pour l'agent et de 50 p. 100 pour la famille, quelques tramways peu importants n'obtiennent que 50 p. 100 agent et famille.

Aux chemins de fer coloniaux français, avec lesquels l'échange est impossible, l'Etat accorde 75 p. 100 agent et 50 p. 100 famille, à l'occasion du congé.

Avec les grands réseaux étrangers (Belgique, Suisse, Italie, Espagne, Angleterre, Pays-Bas, etc.), l'Etat échange des facilités gratuites pour l'agent et, dans le plus grand nombre des cas, une réduction de 50 p. 100 pour la famille.

La réduction de 50 p. 100 (agent et famille) est, d'autre part, consentie à quelques chemins de fer coloniaux anglais.

Les retraités obtiennent sur le réseau de l'Etat :

Gratuité pour eux-mêmes, sous forme de cartes, s'ils ont atteint la limite d'âge ; en nombre restreint (12 voyages) s'il en est autrement.

La famille directe, femme ou veuve et enfants à charge, habitant chez le retraité, obtient 2 voyages gratuits et 6 voyages à 90 p. 100 de réduction par an.

Les enfants et descendants rendant visite au retraité ou à sa veuve, obtiennent 2 voyages au quart de tarif.

Les anciens agents comptant de dix à quinze ans de services obtiennent pour eux-mêmes quart de place et demi pour leur famille.

Sur les grands réseaux, il y a échange de réductions, un voyage au quart du tarif pour le retraité et sa femme, 6 voyages à demi-tarif pour le retraité, sa femme ou veuve, et les enfants mineurs à charge.

II. — *Personnes étrangères au personnel du chemin de fer.*

Les facilités qui leur sont délivrées dérivent :

1° Directement du cahier des charges, à savoir :

Art. 48. — Indigents :

En dehors des tarifs qui assurent à certaines catégories d'indigents, avec le concours des départements et des communes, la gratuité du transport, la réduction de 50 p. 100 est accordée aux indigents ou nécessiteux reconnus comme tels après enquête dans la forme prescrite par les instructions ministérielles.

Art. 55. — Contrôle des chemins de fer.

La gratuité est assurée pour le service aux agents du contrôle, au moyen de titres de circulation délivrés soit par le service du contrôle, soit par l'administration du réseau.

Art. 56. — Douanes et contributions indirectes.

Des facilités gratuites pour le service sont consenties au personnel de ces administrations (titres délivrés par le réseau).

Art. 56 et 58. — P. T. T.

La gratuité est consentie pour le service aux agents des P. T. T. (titres délivrés par l'administration ou cartes délivrées par le réseau).

Art. 57. — Gendarmes ou employés de l'administration pénitentiaire escortant des prisonniers : quart de place pour les gendarmes, 50 p. 100 pour les agents.

2° De traités ou arrangements passés avec les pouvoirs publics, en application de l'article 48 du cahier des charges.

Traité avec la guerre en date du 27 avril 1920, prévoyant la dilivrance de cartes, permis ou bons de réduction pour le service aux officiers généraux, officiers ou agents du ministère et aux officiers de gendarmerie dans l'étendue de leur circonscription.

Traité avec les travaux publics en date du 10 février 1920 prévoyant pour le service a délivrance des cartes, permis ou bons de réduction aux fonctionnaires et agents relevant du ministère.

Traité avec l'intérieur en date du 30 décembre 1919 et avenant en date du 25 mars 1920 prévoyant la délivrance des cartes, permis ou bons de réduction à des fonctionnaires ou agents de l'administration centrale, de l'administration préfectorale, de la sûreté générale et de la préfecture de police.

Traité avec les finances en date du 3 décembre 1919 prévoyant la délivrance pour le service, des cartes gratuites aux fonctionnaires.

De l'enregistrement : directeur général, directeurs, inspecteurs et inspecteurs adjoints :

Des contributions directes : directeur général, directeurs, inspecteurs et contrôleurs.

Traité avec le commerce en date du 11 octobre 1919 prévoyant la délivrance, pour le service, de cartes gratuites aux fonctionnaires et agents des poids et mesures.

Traité avec l'agriculture en date du 6 mars 1920 prévoyant la délivrance des cartes, permis ou bons de réduction pour le service à des fonctionnaires et agents de ce département (en fait, il s'agit de cartes à demi-tarif).

3° D'interventions des pouvoirs publics :

Instituteurs. — La réduction de 50 p. 100 leur est consentie jusqu'au traitement de 7,000 fr. au moyen de bons établis et délivrés par les inspecteurs d'académie et visés par le réseau.

Sous-agents des postes, des télégraphes et des téléphones. — La réduction de 50 p. 100 leur est consentie jusqu'au traitement de 7,000 fr. au moyen de bons établis et délivrés par leur administration et visés par le réseau.

Visites aux tombes des militaires. — Les réseaux ont jusqu'à présent délivré des bons de réduction de 50 p. 100 pour un voyage à la famille directe; un arrangement récent avec la guerre va permettre à bref délai de leur assurer la gratuité.

Familles des militaires ou des marins déplacés par ordre. — Réduction de 50 p. 100.

4° Des relations constantes de service avec certaines administrations.

Il s'agit ici de facilités purement gracieuses pour des voyages personnels justifiés par une collaboration fréquente et souvent par de réels services.

Cette rubrique tend d'ailleurs à se confondre de plus en plus avec la précédente, les pouvoirs publics intervenant sans cesse pour régularisation ou extension de ces facilités.

Présidence de la République. — Gratuité ou réductions.

Sénat et Chambre des députés (personnel administratif). — Gratuité ou réductions.

Travaux publics. — Gratuité aux fonctionnaires et agents, famille : réduction de 75 p. 100 sur les lignes de l'ancien Etat, de 50 p. 100 sur celles de l'ancienne compagnie.

Contrôle des chemins de fer. — Le personnel du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer de l'Etat est assimilé au personnel du réseau.

Celui des autres réseaux obtient pour l'Etat, quart-agent, demi-famille.

Le service du contrôle des voies ferrées des quais des ports du réseau obtient des facilités moins étendues que variées : des permis agents, 90 p. 100 famille ; des permis agents, 75 p. 100 famille ; 75 p. 100 agents, 50 p. 100 famille.

Le personnel du contrôle des appareils à vapeur du réseau obtient : permis agents, 50 p. 100 famille.

Un régime spécial est appliqué aux agents des directions de contrôle qui opèrent sur tous les réseaux ; les facilités sont dans ce cas, délivrées par la Ceinture.

Enfin, le contrôle financier du réseau obtient : gratuité aux fonctionnaires, permis ou 90 p. 100 famille.

Ecole des ponts et chaussées, élèves. — Cartes gratuites pour missions spéciales, 50 p. 100 pour tous autres voyages.

Ecole des mines. — Cartes à demi-tarif pour voyages d'études ; 50 p. 100 pour tous autres voyages.

Ministère de l'intérieur

Administration centrale.

Gratuité agents et famille, au personnel de la direction de l'assistance et de l'hygiène publiques qui assure l'envoi des agents du réseau aux eaux thermales.

Hôpitaux où sont reçus les malades et blessés du réseau (Beaujon et Necker) ; permis au personnel administratif et médical supérieur, 50 p. 100 au personnel secondaire.

Préfecture de la Seine.

Direction des affaires départementales, bureau des travaux publics : 50 p. 100.

Direction des travaux de Paris, facilités variant de la gratuité à la réduction de 75 p. 100 ou de 50 p. 100.

Conseil général de la Seine.

50 p. 100 pour mission aux membres du conseil général.

Administration préfectorale du réseau.

Préfets. — Permis gratuit ; famille 50 p. 100.

Secrétaires généraux et sous-préfets. — 75 p. 100 ; famille 50 p. 100.

Personnel des préfectures. — Chef de cabinet : 50 p. 100 ; famille, 50 p. 100.

Chef de division des travaux publics : permis ; famille, 50 p. 100.

Préfecture de police.

Facilités aux fonctionnaires et agents en relations : gratuité pour l'agent ; 50 p. 100 pour la famille.

Police des arrondissements de Paris ou commissariats de banlieue ou l'Etat a une gare.

Commissaires, officiers de paix, secrétaires : gratuité pour eux-mêmes ; 50 p. 100 famille.

Brigadiers, inspecteurs ou gardiens de paix : 50 p. 100 agents et famille.

Sûreté générale.

Commisssaires spéciaux du réseau : gratuité pour eux-mêmes ; 75 p. 100 ou 50 p. 100 famille.

Commissaires centraux du réseau : permis pour eux-mêmes ; 50 p. 100 famille.

Commissaires : 50 p. 100 agents et famille.

Agents de police en service dans les gares : 50 p. 100 agents et famille.

Octrois.

Octroi de Paris. — Gratuité pour le service. Fonctionnaires en relations ; permis ou 75 p. 100 ; famille 50 p. 100.

Octrois de province. — Préposés des grandes villes : réduction de 75 p. 100 ou 50 p. 100 ; famille 50 p. 100.

Ministère de la guerre.

4e bureau du ministère. — Officiers en relations de service ; permis à quelques officiers ; réductions variables pour la famille.

Recrutement de la Seine. — Facilités de circulation aux officiers et sous-officiers en relations de service ; permis pour eux-mêmes ; 75 p. 100 famille.

Congrégations religieuses attachées aux hôpitaux militaires. — 50 p. 100.

Garde républicaine. — 50 p. 100 aux familles des officiers, sous-officiers et gardes.

Gendarmerie. — 50 p. 100 aux familles des gendarmes faisant du service dans nos gares.

Ecole polytechnique. — Personnel civil, 50 p. 100.

Saint-Cyr. — Gratuité : Saint-Cyr, Paris, pour gradés accompagnant les élèves ; demi-tarif : Paris, Saint-Cyr aux professeurs civils habitant Paris.

La Flèche. — Ancien réseau Etat, 75 p. 100 aux élèves considérés comme militaires ; ancien réseau Ouest, 50 p. 100 sous forme de bons demandés par l'école.

Ministère de la marine.

Préfets maritimes. — Cartes à parcours limités.

Travaux hydrauliques. — Directeurs, cartes à parcours limités.

Agents des services de la marine à Dieppe. — En relations avec notre service des bateaux : agents, permis ; famille, 50 p. 100.

Marine marchande. — 50 p. 100 aux équipages se rendant d'un port à un autre, aux marins de la grande pêche ; à diverses sociétés de sauvetage.

Ministère des finances.

Directeur et directeur adjoint de la comptabilité publique ; chef de bureau : gratuité.

Caissier payeur central et sous-caissier : gratuité.

Agents de la caisse centrale en relations : permis ou 75 p. 100 ; famille, 75 p. 100 ou 50 p. 100.

Comptabilité du réseau de l'Etat. — Agents, gratuité ; famille, 75 p. 100 ou 50 p. 100.

Service des titres des chemins de fer de l'Etat.

Ce service est assimilé pour les facilités de circulation au personnel du réseau. Il est d'ailleurs payé par le réseau.

Inspection des finances.

Gratuité pour déplacement de service.

Douanes.

Agents en relations avec nos gares : gratuité pour eux-mêmes ; 50 p. 100 famille.

Agents du service actif (toutes résidences) : 75 p. 100 sur l'ancien Etat pour eux-mêmes ; 50 p. 100 à la famille des agents inférieurs, en service dans la région desservie par les lignes de l'ancien réseau de l'Etat ; 50 p. 100 sur l'ancien Ouest pour eux-mêmes ; 50 p. 100 sur l'ancien Ouest à la famille dans les seuls cas de changement de résidence.

Contributions indirectes.

50 p. 100 pour changement de résidence au petit personnel.

Agents en relations avec les grandes gares : gratuité pour eux-mêmes ; 50 p. 100 famille.

Caisse des dépôts et consignations.

Fonctionnaires et agents en relations avec notre caisse de retraites : gratuité ou 50 p. 100.

Manufactures de l'Etat.

50 p. 100 aux ouvriers dans une situation difficile pour eux et leur famille.

Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.

Ecole normale.

50 p. 100 aux élèves.

Beaux-arts et arts décoratifs.

50 p. 100 pour voyages subventionnés.

Laboratoires divers.

Gratuité ou 50 p. 100 pour le directeur ; 50 p. 100 au personnel.

Ministère de l'agriculture.

Eaux et forêts.

Quart de place sur l'ancien réseau de l'Etat ; demi-place sur l'ancien réseau de l'Ouest (cartes délivrées par leur administration et visées par le réseau).

Ecole forestière de Nancy.

Même régime que ci-dessus.

Ecoles d'agriculture et diverses.

Elèves boursiers : 50 p. 100.

Ecoles vétérinaires.

Elèves boursiers : 50 p. 100.

Ministère du Travail.

Mutualité.

Membres du conseil supérieur se rendant aux séances : 50 p. 100.

Office du travail.

Enquêteurs en mission : 50 p. 100.

Ministère des affaires étrangères.

Attachés commerciaux des ambassades de France en mission : permis ou 75 p. 100.

Congréganistes se rendant aux colonies ou en Orient : 50 p. 100 sur demandes de la direction des affaires politiques.

Ministère des colonies.

Inspection générale des travaux publics.

Inspecteur général : gratuité ; agents : 75 p. 100 ou 50 p. 100 ; familles : 50 p. 100.

Ecole coloniale.

50 p. 100 aux boursiers.

Ministère de la justice.

Conseil d'Etat.

Fonctionnaires et agents : permis ou réduction ; familles : réduction de 75 p. 100 ou 50 p. 100 et rarement permis.

Maisons de la Legion d'honneur.

Elèves : 50 p. 100 pour voyages de vacances ; professeurs, dames et stagiaires dont le traitement ne dépasse pas 2,000 fr.

Maison des Loges.

Intendance : carte demi-tarif sur Paris.

Ministère du commerce et de l'industrie.

Chambres de commerce.

Gratuité aux présidents, secrétaires et à quelques fonctionnaires des plus importantes chambres du réseau.

Ecoles nationales professionnelles ; écoles d'arts et métiers ; écoles d'horlogerie : 50 p. 100 aux professeurs de toutes les écoles d'enseignement technique.

Ecole centrale.

50 p. 100 (cartes pour voyages d'études, bons pour voyages de vacances).

5° Raisons de service ou intérêt de trafic.

Service.

Correspondants : cartes et permis pour eux-mêmes suivant l'importance de l'entreprise ; 50 p. 100 aux familles.

Entrepreneurs du réseau.

Cartes et permis pour exécution du marché.

Fournisseurs du réseau.

Cartes et plus généralement permis pour exécution du marché.

Buffets.

Cartes et permis pour approvisionnements.

Agence d'enlèvement des bagages à domicile.

Cartes et permis.

Experts du réseau.

Permis :

Avocats ou officiers ministériels du réseau ;

Représentants judiciaires : facilités annuelles, deux permis gratuits et six demi-places ;

Au représentant lui-même : un bon demi-place à la famille (femme et enfants de moins de 16 ans).

Concessionnaires des monopoles : (bibliothèque, oreillers, garde-place, distributeurs automatiques, etc...) : cartes pour l'exercice du monopole.

Trafic :

Wagons-lits : cartes pour le service ; permis et réduction au personnel et famille.

Entreprises et agences de navigation et de transports.

Cartes et permis.

Presse.

Abonnements à prix réduit et carte à demi-tarif aux membres des grandes associations de presse ; permis et bons de réduction en nombre proportionné à l'importance du journal et de sa publicité.

Ces facilités ont été réduites de plus de 50 p. 100 depuis la guerre.

Publicité par affiches, indicateurs ou guides : cartes ou permis aux concessionaires.

Casinos des plages du réseau.

Personnel artistique et administratif : 50 p. 100.

Courses.

Personnel du pari mutuel : 50 p. 100 ; personnel des grandes sociétés : cartes à parcours limités et bons de 50 p. 100.

Congrès.

La réduction de 50 p. 100 très fréquente avant la guerre n'est plus accordée que dans des cas exceptionnels.

6° Facilités accordées à titre de bienfaisance.

Par extension des facilités prévues pour les indigents, des réductions sont accordées :

1° Aux colonies de vacances d'enfants présentant le caractère d'œuvres de bienfaisance ces colonies bénéficiaient antérieurement d'une disposition du tarif G. V. 8 qui leur accordait le quart de place).

Nous avons été autorisés à leur délivrer une réduction de 75 p. 100 après enquête portant sur le caractère de la société ;

2° Aux artistes prêtant leur concours gratuit à des représentations données au bénéfice exclusif d'œuvres charitables : 50 p. 100 ;

3° Aux élèves des institutions d'aveugles et de sourds-muets : 50 p. 100 ;

4° Aux aveugles exerçant un petit métier (carte donnant droit à la gratuité pour le guide).

La lecture de ce document suffit à montrer les vices du système :

a. Absence d'une réglementation proprement dite. C'est de décisions successives, souvent dominées par des raisons d'ordre personnel et sans vue générale que le régime présent est issu ;

b. Il y a une différence notable entre ce régime et celui qui est pratiqué par les autres réseaux et ces différences sont, en général, au détriment — très lourd — du réseau de l'Etat. On n'en voit pas de raisons plausibles. En cette matière, comme en d'autres, l'unification est à réaliser ;

c. Spécialement en ce qui concerne les fonctionnaires et agents des administrations publiques, nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de leur faire, sur le réseau de l'Etat, des facilités qu'ils n'ont pas sur les autres. Pourquoi cette différence ? Si l'intérêt du service demande que des facilités soient faites au personnel de telle ou telle administration, pour sa circulation en chemin de fer, c'est à cette administration à prendre pour eux des cartes d'abonnement, et à en supporter la dépense, de même que nos administrations payent présentement la dépense des correspondances télégraphiques. La franchise supprimée là, se conçoit encore moins ici, elle se prête à des abus au moins égaux ;

d. S'il est parfaitement légitime de faire aux agents du réseau, et aux personnes de leur famille vivant avec eux ou à leur charge, des facilités à déterminer, celles-ci se conçoivent difficilement envers les parents ou alliés n'habitant pas avec l'agent.

On se rendra compte par le tableau que voici du développement pris par les permis ou bons de réduction sur le réseau de l'Etat :

Nombre de titres de circulation pour un voyage aller et retour, délivrés aux catégories suivantes pendant l'année 1919 et pendant le 1er semestre de 1920.

DÉSIGNATION	ANNÉE 1919	1er SEMESTRE 1920.
Présidence de la République	70	20
Sénat et Chambre des députés (fonctionnaires et agents)	590	220
Ministères	17.830	7.740
Agents retraités et leurs familles	68.600	34.600
Correspondants	1.100	500
Buffetiers	400	150
Fournisseurs	3.700	1.000
Entrepreneurs	1.250	650
Compagnies étrangères	4.900	700
Compagnies secondaires	17.600	25.200
Compagnie internationale des wagons-lits	170	110
Familles de militaires	16.275	6.000
Familles de marins	19.500	8.500
Colonies de vacances	15.700	1.760
Instituteurs primaires publics	800	225
Presse	6.079	2.930
Visites de tombes de militaires tués à l'ennemi	7.000	3.000
Indigents	13.300	6.340
Divers	41.650	33.985
Totaux	241.514	133.630

C'est le moment de se souvenir que, d'après ce projet même du Gouvernement, le réseau de l'Etat sera, en 1920, en déficit de plus de 515 millions, qui devront être comblés par le budget.

Or, d'après l'allure du premier semestre, on peut présumer que, pour l'année entière, les titres de circulation atteindront 250,000 fr. et peut-être 300,000 fr. En chiffrant à 30 fr. l'un — chiffre très bas — la perte de recette que chacun d'eux aura occasionné, on voit que le moins-perçu oscillera entre 7 et 9 millions.

C'est le contribuable français qui supporte la charge de ces voyages gratuits ou à prix doux. Il ne le doit que dans la mesure où il trouve la contrepartie d'un service rendu. C'est à cette mesure qu'il faut revenir strictement par une réglementation précise et la même pour tous les réseaux. Ce qui, dans le régime du réseau de l'Etat, est nettement exorbitant, par rapport aux règles suivies dans les autres réseaux, doit, en tout cas, disparaître de suite.

C'est pour donner une sanction formelle à ces observations que votre commission a réduit le chapitre I de 10,000 fr. Elle entend qu'on pourra et devra réduire le personnel employé actuellement à la délivrance des permis, le nombre de ceux-ci devant baisser sensiblement.

CHAPITRE II. — Administration centrale et dépenses générales. — Dépenses autres que de personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 8,902,500 fr.

Crédit demandé pour 1920 :

a) Cahier bleu n° 168	10.609.000
b) Lettre ministérielle du 12 avril.	125.000
c) Lettre ministérielle du 26 juin.	400.000
	11.134.000

Crédit voté par la Chambre, 11,134,000 fr.

Crédit proposé par la commission, 11,134,000 francs.

Comme il a été fait au chapitre I, nous donnons ci-après le tableau des crédits alloués soit par la loi de finances, soit par des lois ou décrets subséquents, pour les exercices 1913 et 1919, et la comparaison avec la demande pour 1920, concernant les articles essentiels.

	1913	1919	1920	OBSERVATIONS
	fr.	fr.	fr.	
I. — *Administration centrale.*				
a) Conseil de réseau	300	1.800	1.400	
b) Direction	132.400	361.400	260.900	
II. — *Dépenses générales.*				
a) Service médical	27.600	52.700	47.800	
b) Impôts et frais de contrôle	3.155.300	4.587.000	4.004.000	
c) Dotation du fonds d'assurances et de réserves.	350.000	600.000	1.000.000	
d) Accidents	2.749.000	4.073.600	2.397.500	
e) Divers	1.112.750	2.148.400	3.423.800	

Pour ce qui est du relèvement de crédit de 1,706,500 fr. demandé au Cahier bleu, celui-ci s'expliquait ainsi à leur sujet :

Capitaux représentatifs de rentes allouées à des victimes d'accidents (conséquences de la hausse des salaires)	392.500
Imprimés et fournitures de bureau, impression de documents de service, affranchissements, abonnements aux journaux, publicité-réclame, menues dépenses	172.700
Frais judiciaires	150.000
Réorganisation des cadres des sections actives de chemins de fer de campagne (décret du 6 novembre 1919)	420.000
Police de réseau (extension de la police et relèvement des indemnités)	550.000
Reprise de l'attribution des subventions aux fêtes locales	70.000
Réseau breton	128.500
Entretien des immeubles et du mobilier	19.100
Ensemble des augmentations	1.902.800
Economies diverses	196.300
Augmentation nette	1.706.500

La raison donnée en vue du nouveau relèvement réclamé par la lettre ministérielle du 12 avril était la nécessité de réprimer énergiquement les vols.

A la suite d'une offre de concours faite au ministère de l'intérieur par les compagnies de chemins de fer, la création d'un service spécial de répression des vols sur les voies ferrées avait été décidée d'accord avec l'administration des finances. Les dépenses de ce service étaient estimées pour 1920 à 750,000 fr. dont 500,000 fr. afférents aux nouveaux emplois d'inspecteur de police et 150,000 fr. de frais divers, à répartir entre les six grands réseaux : le fonds de concours du réseau de l'Etat ressortissait ainsi à 750,000 fr. : 6 = 125,000 fr., dont l'inscription au chapitre 2 est demandée et nous paraît justifiée.

Enfin la demande de 400,000 fr. complémentaires formulée le 26 juin, a trait à un nouveau relèvement du fonds d'assurance contre l'incendie. Ce relèvement était nécessaire en raison des prélèvements très élevés à y opérer en 1920, pour les incendies survenus en 1919, notamment aux magasins de Thouars.

La dotation se trouvera ainsi portée à 1 million pour 1920.

CHAPITRE III. — Exploitation. — Personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 153,813,600 fr.

Crédit demandé pour 1920 :

a) Cahier bleu n° 168	230.898.300
b) Lettre ministérielle du 12 avril.	33.717.600
c) Lettre ministérielle du 26 juin.	600.000
	265.215.900

Crédit voté par la Chambre, 265,215,900 fr.

Crédit proposé par la commission, 265,215,900 francs.

Les crédits alloués au total (loi de finances et crédits supplémentaires) pour les exercices 1913 et 1919 sont les suivants, par rapport à la demande pour 1920 :

	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
Services centraux (y compris le contrôle commun)	4.975.150	10.429.500	13.097.800
Services régionaux d'arrondissement	2.657.200	5.834.800	7.319.600
Gares et bureaux de ville	50.556.170	163.168.800	197.639.700
Trains	13.426.780	39.052.400	47.158.800

L'augmentation de 77,084,700 fr. demandée au Cahier bleu était résentée ainsi :

Nouveau relèvement des traitements et salaires en attendant la mise en application des échelles définitives (loi du 29 décembre 1919)	18.710.000
Relèvement des tarif de frais de déplacements (mesure réalisée depuis le 1er août 1919) (loi du 29 décembre 1919)	3.048.000
Avancements réglementaires (application du décret du 22 janvier 1910). — Répercussion sur 1920 des avancements de 1919 et avancements à accorder en 1920	2.871.400
Créations d'emplois permanents (8,234) nécessitées par l'application de la journée de huit heures. — Traitements, salaires et accessoires.	40.730.400
Autres créations d'emplois (555). — Renforcement et réorganisation de la division des réclamations et du service des recherches ; ouverture de gares de triage. — Traitements, salaires et accessoires	3.100.300
Comblement de vacances existant au cadre du personnel permanent (4,500). — Traitements, salaires et accessoires	21.415.900
Ensemble	89.876.000

D'où on propose de déduire :

Licenciement de temporaires	5.936.000
Réduction éventuelle de 300 fr. par an de l'allocation complémentaire de cherté de vie	5.327.000
Economies diverses sur frais de déplacements, allocations diverses, travaux supplémentaires, etc	1.528.300
Ensemble	12.791.300

Reste : augmentation nette, 77,084,700 fr.

Quant au relèvement demandé en avril, son objet était de faire face aux dépenses résultant de l'application des nouvelles échelles de traitements et de l'accroissement de personnel, rendu indispensable par suite notamment de la mise en vigueur des dispositions de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures.

Bornons-nous à rappeler que, pour le personnel subalterne, divisé en dix-huit groupes, les nouvelles échelles ont été fixées par la commission Tissier. Quant au personnel supérieur, après un travail fait en commun avec les autres réseaux, une division en onze catégories a été arrêtée.

Les traitements afférents à chaque catégorie ont été arrêtés aux chiffres suivants :

DÉSIGNATION des catégories.	TRAITEMENT de début.	NOMBRE d'échelons.	AUGMENTATION par échelon.	TRAITEMENT maximum.	OBSERVATIONS
	fr.		fr.	fr.	
A	11.500	8	1.250	20.250	
B	12.000	8	1.500	22.500	
C	15.000	7	2.000	27.000	
D	17.000	7	2.000	29.000	
E	19.000	7	2.000	31.000	
F	21.000	6	2.000	31.000	
G	23.000	6	2.000	33.000	
H	25.000	5	2.500	35.000	
I	26.000	5	3.000	38.000	
J	26.000	5	4.000	42.000	
K	33.000	4	5.000	48.000	

Le stage normal dans chaque échelon, qui augmente progressivement de durée, est de deux ans et demi, trois ans, trois ans et demi, quatre ans et cinq ans.

La décomposition des 33,717,600 fr. demandés est la suivante, traitements et salaires y compris :

Subventions aux caisses de retraites	56.030.000
Relèvement de l'indemnité de résidence	12.720.000
	68.750.000
Nouvelle allocation complémentaire A	35.032.400
Reste net	33.717.600

Enfin les 600,000 fr. demandés le 26 juin ont pour objet de pourvoir à l'application de l'arrêté pris le 8 novembre 1919 par le ministre des travaux publics et concernant les agents de trains. Cet arrêté, dont l'objet était de mettre en harmonie la réglementation du travail des agents de trains avec les prescriptions de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures, a prévu qu'au cas où les nécessités du service entraîneraient la non-application intégrale de cette réglementation, des rémunérations spéciales seraient accordées aux agents dont il s'agit. L'arrêté du 8 novembre 1919 a été mis en vigueur à partir du 15 du même mois. L'évaluation du coût des rémunérations est possible maintenant. En se basant sur les moyennes récentes, on peut l'estimer, pour ce qui concerne l'exploitation, comme devant représenter 600,000 fr.

CHAPITRE 4. — Exploitation. — Dépenses autres que de personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 51,061,300 fr.

Crédit demandé pour 1920, 78,809,500 fr.

Crédit voté par la Chambre	78.809.500
Crédit proposé par la commission	78.500.000
En moins	309.500

Voici la décomposition, par article, du crédit de ce chapitre, d'après l'emploi fait en 1913 et 1919, comparé aux propositions pour 1920:

	1913	1919	1920	OBSERVATIONS
	fr.	fr.	fr.	
Services centraux	1.611.850	3.478.300	3.937.500	
Services régionaux d'arrondissement	131.500	348.300	341.500	
Gares et bureaux de ville	14.304.800	35.707.600	29.795.300	
Trains	3.680.900	7.884.900	14.879.200	
Divers	7.918.750	46.680.400	29.856.000	

L'augmentation de 27,748,200 fr. demandée se décompose comme suit :

Indemnités pour pertes, avaries et retards	13.000.000
Loyer des bâches et agrès	6.987.600
Gares communes gérées par les compagnies étrangères	3.106.000
Imprimés et fournitures de bureaux, impression documents de service, affranchissements, abonnements aux journaux, fabrication des billets, publication des horaires, tarifs, etc	2.937.900
Manœuvres par chevaux, machines, etc	1.142.700
Entretien des immeubles des services centraux de Paris et des services régionaux d'arrondissements, renouvellement et entretien du mobilier, des appareils, des équipements, etc	592.400
Contrôle commun. — Conséquence de la reprise générale du trafic	589.000
Réseau breton. Reprise du trafic, augmentation des salaires, augmentation des matières, etc	109.100
Ensemble	28.464.500

A déduire :

Excédents d'évaluation au budget de 1919 sur le chauffage et l'éclairage des gares (172,400 fr.) et réduction du solde débiteur du service du factage et du camionnage (543,900 fr.)	716.300
Augmentation nette	27.748.200

L'article « indemnités pour pertes, avaries et retards » mérite de retenir l'attention.

On lira avec intérêt le tableau des règlements d'indemnités fait de 1913 à 1919 et le montant des indemnités payées suivant leur cause.

Le voici :

ANNÉES	NOMBRE de règlements.	INDEMNITÉS PAYÉES				
		Retards.	Pertes et soustractions.	Avaries.	Causes diverses.	Ensemble.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1913	338.600	824.300	1.694.000	2.037.100	58.600	4.611.000
1914	255.700	401.700	878.100	1.412.300	51.700	2.743.800
1915	105.200	47.500	446.000	880.100	41.600	1.415.200
1916	177.200	65.000	1.421.000	1.946.500	33.500	3.466.000
1917	222.000	106.700	2.542.000	2.978.500	89.300	5.716.500
1918	263.800	251.900	4.051.200	3.981.600	57.900	8.342.600
1919	548.000	1.540.900	20.547.900	16.853.300	754.900	39.697.000

On voit que, par rapport à la dernière année de paix, les indemnités payées en 1919 sont supérieures de 35.000.000 environ, ou 760 p. 100. Cet accroissement exceptionnel est dû pour une part à l'élévation importante de la valeur des marchandises transportées. Mais un simple coup d'œil sur le tableau ci-dessus permet de se rendre compte que ce sont les pertes et soustractions, plus encore que les avaries, qui ont provoqué la hausse formidable constatée. Contre les vols, un corps de police a été constitué au réseau de l'Etat, sous la direction d'un commissaire spécial. Cet organe comprend actuellement plus de 200 agents, recrutés par les soins du commissaire (en dehors, bien entendu, du personnel du réseau) affectés à la surveillance des grandes gares ou chargés de procéder aux recherches ou enquêtes sur les divers points du réseau.

Il faut que, par une action vigoureuse, venue d'en haut, et une répression énergique des défaillances, le retour à la situation normale soit obtenu promptement. Le désordre a trop duré. Les 13 millions en sus qui sont demandés pour

retards, vols et avaries représentent quatre fois la dépense d'avant-guerre. C'est excessif. Une amélioration possible des conditions matérielles des transports et le rétablissement d'une discipline vigoureuse doivent faire baisser ce chiffre.

Il a paru aussi à votre commission que la dépense prévue pour location des bâches et agrès, pouvait être réduite.

Pour ces raisons, elle vous propose de réduire à 78,500,000 fr. le crédit du chapitre, en diminution de 309,500 fr.

CHAPITRE 5. — Matériel et traction. — Personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 133,334,000 fr.

Crédit demandé pour 1920 :

a) Cahier bleu n° 168	164.236.600
b) Lettre ministérielle du 12 avril	22.804.300
c) Lettre ministérielle du 26 juin	1.200.000
	188.240.900

Crédit voté par la Chambre	188.240.900
Crédit proposé par la commission	186.240.900
En moins	2.000.000

Voici, par rapport à la demande pour 1920, les crédits totaux des années 1913 et 1919, décomposés par articles :

DÉSIGNATION	1913	1919	1920	OBSERVATIONS
	fr.	fr.	fr.	
Services centraux	1.294.200	3.912.300	3 072.600	
Services régionaux d'arrondissement	1.276.100	3.617.800	2.954.200	
Traction	26.063.600	73.463.500	86.782.900	
Entretien et réparation de matériel	21.823.100	33.000.300	95.761.200	
Divers	21.000	180.600	69.000	

La justification de l'augmentation de 30 millions 902,600 fr. demandée au Cahier bleu y est expliquée ainsi :

Avancements réglementaires (application du décret du 22 janvier 1910). — Répercussion sur 1920 des avancements de 1919 et avancements à accorder en 1920	1.457.900
Nouveau relèvement des traitements et salaires en attendant la mise en application des échelles définitives (loi du 29 décembre 1919)	12 730.000
Relèvement des tarifs de frais de déplacements (Mesure réalisée le 1er août 1919. — Loi du 29 décembre 1919)	1.080.000
Créations d'emplois permanents (7,316) nécessités par l'application de la journée de 8 heures. — Traitements, salaires et accessoires	36.053.300
Ensemble	51.321.200
A déduire :	
Licenciement de temporaires	7.710.000
Réduction éventuelle de 300 fr. par an de l'allocation complémentaire pour cherté de vie	5.049.000
Ventilation des dépenses communes aux comptes d'exploitation et d'établissement	1.852.500
Augmentation du montant des reprises à effectuer sur d'autres services ou sur des tiers étrangers au réseau	5.557.100
Reprises à effectuer sur le compte spécial de la loi du 10 janvier 1919 (entretien du matériel par l'industrie privée)	250.000
Ensemble	20.418.600
Augmentation nette	30.902.600

Pour ce qui est des 22,804,300 fr. supplémentaires demandés par la lettre ministérielle du 12 avril, elle est du même ordre que des chapitres 1 et 3.

Elle comprend :

Traitements et salaires (y compris subventions aux caisses de retraite)	38.130.000
Relèvement de l'indemnité de résidence	7.730.000
	45.860.000
Moins l'allocation complémentaire à supprimée	23.305.700
	22.554.300

Enfin, comme au chapitre 3, le supplément de 1,200,000 fr. réclamé par la lettre ministérielle du 26 juin, a pour objet d'assurer la mise au point des dotations afférentes aux traitements et salaires. On explique, en effet, que ce crédit est nécessaire pour l'application aux mécaniciens et chauffeurs de l'arrêté du 8 novembre 1919 (voir ci-dessus chap. 3).

A la suite des événements de février et mai, la direction du réseau a décidé le licenciement des ateliers de Saintes ; mais en vertu d'accords passés avec la « Société industrielle de matériel de transport », celle-ci rouvrira les ateliers à son compte : l'embauchage des ouvriers y est en cours et la reprise du travail imminente.

Ce changement de régime des ateliers de Saintes doit avoir une répercussion sur le présent chapitre et le suivant, puisque les dépenses de personnel qui étaient inscrites ici, vont devenir des dépenses de réparations à acquitter à l'industrie privée.

Pour marquer ce changement et éventuellement celui qui pourra être réalisé dans le même ordre d'idées aux ateliers de Sotteville-Quatre-Mares, votre commission vous propose le transfert au chapitre suivant. « Matériel et traction. — Dépenses autres que de personnel » de 2 millions pris sur le chap. 5.

CHAPITRE 6. — Matériel et traction. — Dépenses autres que de personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 162 296.700 fr.

Crédit demandé pour 1920 :

a) Cahier bleu n° 168	241.899.300
b) Lettre ministérielle du 12 avril	188.830.600
c) Lettre ministérielle du 26 juin	183.660.000
	614.389.900

Crédit voté par la Chambre	614.389.900
Crédit proposé par la commission	616.389.900
En plus	2.000.000

Sur ce chapitre, les chiffres effectifs de 1913 et 1919 avaient été ceux-ci, comparativement aux demandes pour 1920 :

DÉSIGNATION	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
Services centraux	100.800	248.800	162.700
Services régionaux d'arrondissement	49.300	176.900	100.800
Traction	33.782.900	101.933.100	496.340.600
Entretien et réparation du matériel	14.353.400	72.915.000	115.001.800
Divers	1.918.000	3.248.000	2.784.000

Un très gros élément de dépenses de ce chapitre est le combustible des machines. Il avait été envisagé, au cahier bleu, pour un parcours de trains de 64,200,000 kilomètres, et une consommation kilométrique des machines de 25 kilogr. 900, soit une consommation totale de 1,813,680. Le devis était celui-ci :

DÉSIGNATION	1 p. 100 de consommation.	TONNAGE	PRIX de la tonne.	DÉPENSES
	p. 100.	tonnes.	fr. c.	fr.
Briquettes	20	362.736	110 »	40.901.000
Gros	40	725.472	110 »	79.801.900
Tout venant	10	181.368	110 »	18.136.800
Menus	30	544.104	90 »	48.969.300
	100	1.813.680	103 55	187.809.000

L'augmentation de 79,602,000 fr. que le chapitre subissait dès ce moment, se justifiait ainsi :

Combustible des machines	83.396.100
Augmentation des crédits d'entretien du matériel roulant par les ateliers du réseau	500.000
Nettoyage et graissage du matériel roulant, consommations diverses de la traction (y compris l'énergie électrique)	3.230.100
Chauffage et éclairage	69.300
Entretien des immeubles des services centraux de Paris et des services régionaux d'arrondissements, renouvellement et entretien du mobilier et de l'outillage (matières)	81.000
Gares communes gérées par les compagnies étrangères	157.000
Réseau breton	239.200
Ensemble	87.622.700

A déduire :

Reprises à effectuer sur le compte spécial de la loi du 10 janvier 1919 (entretien du matériel par l'industrie privée : 8,000,000 fr.) et économies diverses (20.100 fr.);..... 8.020.100

Augmentation nette..... 79.602.600

Mais la demande dû être majorée, en avril de 188 millions, en contre-partie de la hausse ininterrompue : elle avait été formulée, fin février, par l'administration du chemin de fer de l'Etat. En ce qui concerne les combustibles, elle s'exprimait ainsi :

Les dépenses de combustibles des machines ont été évaluées primitivement d'après les prix de la tonne facturées à l'époque par le « compte spécial ». Or, de nouveaux prix — accusant sur les anciens une hausse très sensible — viennent d'être établis par la commission de fixation (ministère des travaux publics), et, si l'on tient compte de ce fait que ceux-ci n'ont été appliqués qu'à partir du 21 janvier dernier, les prix moyens de 1920 seront les suivants, sous réserve, bien entendu, des décisions ultérieures de la commission :

Briquettes, 194 fr. la tonne.

Gros, 185 fr. 60 la tonne.

Tout venant, 172 fr. 40 la tonne.

Menus, 127 fr. la tonne.

Dans ces conditions, les dépenses de combustibles des machines, en 1920, peuvent être évaluées ainsi, pour un parcours prévu à 61,200,000 kilomètres et une consommation moyenne kilométrique de 29 k. 74 (chiffre de 1919) :

Consommation totale, 61,200,000 × 29,74 = 1,820,000 tonnes.

	P. 100	TONNAGE	PRIX	DÉPENSES
			fr. c.	fr.
Briquettes	25	455.000	194 »	88.270.000
Gros	20	364.000	185 60	67.560.000
Tout-venant	30	546.000	172 40	94.130.000
Menus	25	455.000	127 »	57.790.000
	100	1.820.000	169 09	307.750.000
Frais de transport et de séjour de wagons				1.100.000
Fagots d'allumage				200.000
Bonifications payées aux fournisseurs				40.000
				309.090.000
Rentrées à déduire				11.100.000
Dépense nette totale				297.990.000
Soit en chiffre rond				298.000.000

L'insuffisance de prévisions ressort, par suite, pour l'année entière 1920, à 298.000.000 — 179.757.800 = 118.242.200 fr.

Enfin, la demande dernière de 183,660,000 fr. du 26 avril, est, comme les précédentes, issue de la hausse continue des matières et spécialement de celle des prix du combustible.

Rien ne sera plus instructif sur ce point, que le tableau ci-après du prix de revient des combustibles à locomotives à leur entrée sur le réseau de l'Etat, de 1913 à aujourd'hui:

1913: 26 fr. 07; — 1914: 23 fr. 91; — 1915: 44 fr. 42; — 1916: 72 fr. 43; — 1917: 91 fr. 87; — 1918: 110 fr. 37; — 1919: 105 fr. 46; — 1920: 20 janvier, 181 fr.; 21 janvier au 20 février, 240 fr.; 21 février au 20 mars 1920. 259 fr.; 21 mars au 31 mars, 299 fr.; avril, 330 fr. 98; mai, 259 fr. 25.

En tenant compte des dates auxquelles les prix ont été mis en application et sous réserve des décisions ultérieures de la commission, les prix moyens du charbon en 1919 sont les suivants :

	Prix de la tonne.		
Briquettes	300	au lieu de	110
Gros	290	—	110
Tout-venant	296	—	100
Menus	224	—	98

Pour le parcours prévu de 61.200.000 kilom. et une consommation moyenne, rectifiée d'après les chiffres de 1919, à 29 kilos 7398 (au lieu de 25 kilos 900), la dépense des machines devait s'élever à 481.660.000.

La hausse des autres matières est elle-même importante.

Les deux premiers crédits admis assurant, pour cet article 179,757,800 + 118,242,200 fr. soit 298 millions, c'est une somme de 183,660,000 francs qui devait manquer. C'est le montant de la dotation complémentaire sollicitée pour ce chapitre.

Au chapitre précédent, nous avons expliqué la raison d'un transfert de 2 millions qui en était opéré à celui-ci : il est la conséquence de la transformation subie récemment par le régime des ateliers de Saintes et de celle qui pourra être encore envisagée à Sotteville-Quatre-Mares.

CHAPITRE 7. — Voies et bâtiments. — Personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 57,900,200 fr.

Crédit demandé pour 1920 ;

a) Cahier bleu n° 168..... 73.799.600
b) Lettre ministérielle du 12 avril. 14.009.600
87.808.700

Crédit voté par la Chambre, 87,803,700 fr.

Crédit proposé par la commission, 87,808,700 francs.

L'augmentation de 15,899,400 fr. demandée par rapport à 1919 était expliquée ainsi au cahier bleu :

Avancements réglementaires. (Application du décret du 22 janvier 1919). Répercussion sur 1920 des avancements de 1919 et avancements à accorder en 1920..... 497.400

Nouveau relèvement des traitements et salaires en attendant la mise en application des échelles définitives. (Loi du 29 décembre 1919) 7.790.000

Créations d'emplois permanents (1,263) nécessitées par l'application de la journée de huit heures. — Traitements, salaires et accessoires 4.866.000

Relèvement des tarifs de frais de déplacements (mesure réalisée depuis le 1er août 1919. — Loi du 29 décembre 1919)..... 552.000

Comblement de vacances existant au cadre du personnel permanent (2,953). — Traitements, salaires et accessoires..... 6.720.200

Ensemble des augmentations. 20.425.700

Licenciement de temporaires.... 667.700

Réduction éventuelle de 300 fr. par an de l'allocation complémentaire pour cherté de vie..... 2.226.100

Ventilation des dépenses communes aux comptes d'exploitation et d'établissement..... 1.632.500

Ensemble des diminutions.. 4.526.300

Augmentation nette, 15,899,400 fr.

Mais, comme dans les chapitres précédents, la différence était moindre, par rapport à 1919, si on considérait à la fois, les crédits inscrits à la loi de budget et ceux qui avaient dû être accordés postérieurement. Le tableau comparatif fourni, aux chapitres précédents, s'établit cette fois, comme suit :

	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
Services centraux	605.200	2.825.800	2.979.900
Services régionaux d'arrondissement	2.453.500	11.493.200	11.729.800
Surveillance	4.049.300	12.127.000	15.095.400
Entretien de la voie et matériel fixe	14.792.000	50.573.900	58.003.600

La charge nouvelle n'était guère que le développement des mesures prises en faveur du personnel en 1919.

C'est encore le fondement de la demande supplémentaire de 14 millions présentée en avril.

La dépense doit se répartir ainsi :

Traitements et salaires (y compris subventions aux caisses de retraites)..... 23.330.000

Relèvement de l'indemnité de résidence..... 2.870.000

26.200.000

A déduire pour suppression de l'allocation supplémentaire A..... 12.190.900

Reste net..... 14.009.100

CHAPITRE 8. — Voie et bâtiments. — Dépenses autres que de personnel.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 17,619,900 fr.
Crédit demandé pour 1920 (cahier bleu), 23,885,700 fr.
Crédit voté par la Chambre, 23,885,700 fr.
Crédit proposé par la commission, 23,885,700 francs.

Par rapport à la demande pour 1920, les dépenses effectives de 1913 et 1919 se répartissent comme suit, par articles :

	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
Services centraux	49.900	134.600	110.900
Services régionaux d'arrondissement	207.000	489.800	341.800
Surveillance	445.500	775.000	850.000
Entretien de la voie et matériel fixe	6.835.000	10.775.000	10.300.000
Entretien des bâtiments	2.811.500	7.160.000	3.200.000
Grosses réparations	14.399.181	6.350.000	7.000.000
Divers	920.900	1.482.000	2.083.000

L'augmentation de cette demande qui, par rapport à la loi de budget de 1919, est de 6,265,000 fr. est présentée ainsi par administration :

Grosses réparations de la voie et des bâtiments	2.500.000
Augmentation des crédits d'entretien en 1920	3.000.000
Gares communes gérées par les compagnies étrangères	707.000
Réseau breton	131.000
Ensemble	6.338.600
A déduire :	
Economies diverses. — Imprimés et fournitures de bureau (20,600 fr.); chauffage et éclairage (47,800 fr.; entretien des immeubles (4,400 fr).	72.800
Augmentation nette	6.265.800

CHAPITRE 9. — Dépenses imprévues et exceptionelles de réfections ou de grosses réparations visées à l'article 47 de la loi de finances du 13 juillet 1911.

Crédit alloué pour 1919, mémoire.
Crédit demandé pour 1920, mémoire.
Crédit voté par la Chambre, mémoire.
Crédit proposé par la commission, mémoire.

L'ouverture de ce chapitre est maintenue en vue de l'imputation éventuelle des travaux de réfection ou grosses réparations devenus nécessaires en cours d'exercice, après ouverture, par décret, de crédits correspondants (loi de 1911).

Les ressources nécessaires doivent, au surplus, être prélevées sur la réserve d'exploitation visée à la même loi et un chapitre spécial du budget annexe des recettes en ferait état, le cas échéant.

CHAPITRE 10. — Dépenses diverses.

Crédit alloué pour 1919 (loi de finances), 5,382,700 fr.
Crédit demandé pour 1920, 4,815,400 fr.
Crédit voté par la Chambre, 4,815,400 fr.
Crédit proposé par la commission, 4 millions 815,400 fr.

Le tableau de l'emploi du crédit en 1913, et 1919, rapproché de celui des propositions pour 1920, renseignera efficacement sur sa destination et sa marche.

	1913	1919	1920
	fr.	fr.	fr.
Location de matériel roulant	592.000	6.500.000	»
Loyer des gares communes	289.700	»	»
Péages et frais de traction sur trains communs	1.763.200	62.000	332.000
Déficit d'exploitation des lignes d'intérêt local	75.400	350.000	280.000
Dépenses diverses et intérêts divers	11.000	40.000	40.000
Locations de terrains	50.000	56.000	23.100
Energie électrique	160.400	»	»
Installations électro-mécaniques	23.000	16.400	15 300
Réseau breton	87.000	125.000	125.000
Déficit d'exploitation de la Ceinture de Paris	275.000	1.952.000	2.500.000
Déficit d'exploitation de la ligne d'Amiens à Rouen	»	969.000	1.500.000

La diminution de 567,000 fr. que le chapitre comporte en 1920, provient de la suppression des crédits afférents à la location de matériel roulant, les acquisitions de matériel neuf, faites par le réseau, devant dispenser d'y recourir. Mais le chapitre est grevé d'une augmentation probable du déficit d'exploitation des ceintures et de la ligne d'Amiens à Rouen, déficit dont le réseau de l'Etat supporte 1/5 pour la ceinture et 1/3 pour la ligne Amiens-Rouen.

CHAPITRE 11. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.

Mémoire.

CHAPITRE 12. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).

Mémoire.

CHAPITRE 13. — Dépenses des exercices clos.

Mémoire.

CHAPITRE 14. — Versement au Trésor du produit des majorations de tarifs autorisées par la loi du 14 février 1920.

Crédit demandé pour 1920, 413 millions.
Crédit voté par la Chambre, 413 millions.
Crédit proposé par la commission, 413 millions.

Le produit de ces majorations doit, aux termes de la loi, être versé en entier au Trésor, à un compte spécial : on a cru pouvoir en fixer le montant à 413 millions.

B. — CHARGES DU CAPITAL

CHAPITRE 15. — Annuité de rachat due à la compagnie de l'Ouest.

Crédit alloué pour 1919, 115,946,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 115,879,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 115,879.000 fr.
Crédit proposé par la commission, 115,879,000 francs.

La réduction de 67,000 fr. par rapport à 1919 provient, pour la presque totalité, de la diminution de la masse à répartir entre les deux sections du budget annexe.

Le compte détaillé est fourni au projet de loi (Cahier bleu, n° 168, p. 211).

CHAPITRE 16. — Charges correspondant au capital industriel de l'ancien réseau de l'Etat au 31 décembre 1910.

Crédit alloué pour 1919, 35,685,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 35,685,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 35,685,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 35,685,000 francs.

Pas d'observation.

CHAPITRE 17. — Charges des obligations émises par application de l'article 44 de la loi de finances du 13 juillet 1911.

Crédit alloué pour 1919, 26,950,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 63,810,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 63,810.000 fr.
Crédit proposé par la commission, 63,810,000 fr.

L'augmentation de 36,860,000 fr. par rapport à 1919 résulte de l'émission du nouvel emprunt de 1.500,000 obligations 5 p. 100, faite le 15 septembre 1919. Voir le compte détaillé, au projet de loi (Cahier bleu, p. 211).

CHAPITRE 18. — Frais de service des titres.

Crédit alloué en 1919, 190,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 360,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 360,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 360,000 fr.

L'augmentation de 170,000 fr. provient, d'une part, de l'accroissement du nombre des titres (émission du 15 septembre 1919) et, d'autre part, de l'augmentation du prix de revient moyen par obligation sur les dépenses du service (personnel, matériel, impressions, etc.).

Le coût de ce service paraît élevé. Il est géré par l'administration des finances. Des économies y doivent être cherchées.

CHAPITRE 19. — Intérêts des avances au Trésor.

Crédit alloué en 1919, 25,419,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 7,390,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 7,390,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 7,390,000 fr.

La diminution de 18,029,000 fr. par rapport à 1919, est la conséquence de l'emprunt du 15 septembre 1919, qui a consolidé les avances que le Trésor avait, à cette date, faites au réseau.

C. — APPLICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION DU 10 NOVEMBRE 1916

CHAPITRE 20. — Remboursement à l'Etat, en exécution de l'article 3 de la convention du 10 novembre 1916.

Crédit alloué en 1919, 13,571,800 fr.
Crédit demandé pour 1920, 22,924,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 22,924,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 22,924,000 francs.

Les allocations complémentaires pour cherté de vie, attribuées au personnel, entre le 13 novembre 1915 et le 15 avril 1918 (date de mise en application de la majoration de 25 p. 100 des tarifs) ont été, conformément à la convention de 1915, supportées provisoirement par le Trésor : eles doivent lui être remboursées, par, un prélèvement sur les recettes d'exploitation égal au 1/5 du produit de cette majoration.

Pour 1920, le produit à espérer de cette majoration a été estimé par l'administration (compte tenu, de la plus-value de recettes à provenir de la reprise générale du trafic commercial et de la refonte de la tarification mar-

chandises) à 114.620.000 francs, pour le réseau de l'Etat. Le 1/5 donne les 22.924.000 fr. inscrits au chapitre.

Toutefois, la refonte de la tarification marchandises n'est encore réalisée qu'à moitié. Les grèves de fin février et fin mai ont enfin paralysé le trafic pendant près d'un mois.

Du fait de ces pertes de recettes, la majoration de 25 p. 100 des tarifs est en quelque danger de ne pas donner les 114 millions d'abord envisagés. Malgré le retard de 75 millions qui, lors des dernières semaines existait sur les prévisions, on peut espérer encore que les prévisions seront atteintes ou très approchées. En fin de compte, il n'a pas paru à votre commission qu'il y eut lieu d'abaisser le chiffre inscrit au chapitre.

2e Section. — Dépenses extraordinaires.

CHAPITRE 21. — Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits.

Crédit alloué en 1919, 43.490.500 fr.
Crédit demandé pour 1920, 80.690.300 fr.
Crédit voté par la Chambre, 80.690.300 fr.
Crédit proposé par la commission, 80.690.300 francs.

Les diverses catégories de dépenses auxquelles ce chapitre doit pourvoir sont, tour à tour, de personnel, de matériel et de travaux. En voici la récapitulation :

Personnel, frais généraux et dépenses diverses, 6,315,300 fr.
Travaux complémentaires. 71,410,000 fr.
Matériel roulant, naval, outillage, etc., 2,965,000 fr.

Les dépenses de personnel correspondent à la quote-part incombant au compte de premier établissement, dans les dépenses qui sont communes, d'une part, à ce compte, de l'autre au compte d'exploitation et à diverses lignes d'intérêt local. Les bases de leur calcul sont données dans tous leurs détails au projet de loi (Cahier bleu, pages 213 et suivantes).

Les 71,410,000 fr. de travaux complémentaires proprement dits envisagés, comprennant :

Service de la voie et des bâtiments :

Travaux d'infrastructure et rectification de tracés, 9,825,000 fr.
Renouvellement des voies, 1,500,000 fr.
Etablissement de secondes voies, 1,300,000 francs.
Installations de sécurité, 11,340,000 fr.
Aménagement des gares et stations, 12,100,000 francs.

Service du matériel et de la traction, service de la voie et des bâtiments :

Installation du service du matériel et de la traction (non compris les ateliers généraux), 26,035,000 fr. et 6 millions.
Travaux divers (service de la voie et des bâtiments, 3,310,000 fr.

D'après le cahier bleu (p. 221), ils devaient consister dans l'exécution des projets ci-après :

1. — Acquisitions de terrains et de divers immeubles pour l'électrification des lignes de banlieue et l'extension des aménagements des gares de Paris-Montparnasse, Versailles-Chantiers, Sèvres-Saint-Cloud, Moulineaux-Billancourt. — Construction d'ouvrages d'art au Mans. — Quadruplement de voies entre Oissel et le poste n° 61, etc. — Reconstruction du pont de Pirmil, à Nantes. — Etablissement de garages actifs entre Vernon et Gaillon, etc. — Doublement de la voie entre Paris et Le Havre, etc.

2. — Renouvellement du matériel de voie entre Saint-Cyr et Surdon, Rennes et Brest. — Renforcement du travelage et de l'éclissage sur sur les lignes de Sillé-le-Guillaume à la Hutte-Coulombiers, Chartres à Bordeaux et substitution de l'éclissage type P. O. à l'éclissage actuel sur diverses lignes.

3. — Etablissement d'une deuxième voie entre La Roche-sur-Yon et Velluire, Segré et Nantes, etc.

4. — Installation d'annonciateurs à damier vert et blanc sur la ligne de Paris au Havre, extension de la répétition des signaux de la voie sur les locomotives (y compris 9 millions pour l'installation d'appareils répétiteurs de signaux sur les machines, système Augereau. — (Décision ministérielle du 26 novembre 1919). — Remaniement de signaux et enclechements dans les gares et installation de divers appareils de sécurité.

5. — Etablissement de nouvelles voies entre Porchefontaine et Versailles-Matelots, extension des aménagements des gares de : Paris-Saint-Lazare, Rouen, Moulineaux-Billancourt, Sèvres-Saint-Cloud, le Havre, Sotteville, Caen, Lison, Mantes-Gassicourt. Dreux, Rennes, la Pallice, le Mans, la Rochelle. — Construction d'une gare de triage à Graville. — Allongement de quais à voyageurs, de voies de service et de débord dans diverses gares.

6. — Reconstruction, extension des aménagements et installations diverses dans les dépôts (le Havre, le Mans, Mézidon, Rennes, La Roche-sur-Yon), et dans divers ateliers de petit entretien.

7. — Application de l'énergie électrique aux installations d'éclairage et de force des gares, ateliers et dépôts. — Aménagements des bureaux de l'exploitation situés nos 11 à 15, rue d'Amsterdam. — Etablissement d'un entrepôt frigorifique à Vaugirard-Marchandises.

8. — Construction de nouveaux ateliers à Saintes, Batignolles, Sotteville, Mézidon, Rennes et Montrouge-Châtillon. — Extension des aménagement des ateliers existants.

Le cas des constructions nouvelles à Saintes, Sotteville, etc., et des extensions des ateliers y existant, est envisagé au chapitre suivant.

Quant aux 2,965,000 fr. inscrits pour matériel roulant, naval, outillage, etc., ils concernent l'outillage et le mobilier des ateliers généraux, dépots et ateliers de petit entretien, remisage, sous-stations, sections électriques, etc.

CHAPITRE 22. — Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant, du matériel naval et du matériel inventorié.

Crédit alloué en 1919, 144,055,900 fr.
Crédit demandé pour 1920, 264.369.500 fr.

Crédit voté par la Chambre.....	264.369.500
Crédit proposé par la commission.	264.000.000
En moins.....	369.500

La décomposition du crédit, envisagée au projet de loi, est la suivante :

Personnel. Frais généraux et dépenses diverses, 6,247,100 fr.
Travaux complémentaires, 10,055,000 fr.
Matériel roulant, naval, etc., 248,067,400 fr.

Pour les 248 millions inscrits pour « matériel roulant, naval, etc. », le détail d'emploi est fourni au Cahier bleu, p. 222 et 223.

La presque totalité (230,255,000 fr.) a trait à la dépense des acquisitions de locomotives et tenders, voitures automotrices et remorques, voitures à voyageurs, wagons à marchandises, wagons-grues, fourgons à bagages, dont le détail est donné : l'approbation ministérielle remonte, pour certaines d'entre elles, à 1912.

Devant la Chambre (séance du 30 juin), la commission des finances avait proposé de porter le montant du chapitre à 269,869,500 fr. (soit 5,500,000 fr. en plus). Elle entendait qu'une somme de 4 millions serait employée à la mise en application immédiate de l'appareil d'attelage automatique Boirault, depuis longtemps en essai; le surplus (1,500,000 fr.) aurait été employé à des essais comparatifs d'autres systèmes d'attelage présentement en concurrence.

Le ministre des travaux publics invoquant un rapport du directeur du contrôle du matériel, d'après lequel l'appareil Boirault était critiquable et devait subir des transformations, a déclaré ne point avoir besoin des 4 millions proposés, mais seulement des 1,500,000 fr. nécessaires pour l'essai de trois appareils nouveaux.

Après une discussion un peu confuse et qui se termina par un scrutin, les propositions de la commission des finances ont été rejetées par 430 voix contre 150, aussi bien sur les 1,500,000 francs que sur les 4 millions. Le chiffre primitif du Gouvernement a prévalu, contre lui-même. Nous ne pouvons que proposer au Sénat de s'y tenir.

Quant aux 10,055,000 fr. de travaux complémentaires. ils ont été demandés, à concurrence de 5,931,500 fr. pour les ateliers de Saintes et de Sotteville-Quatre-Mares (1,195,000 à Saintes et 4,736,500 à Sotteville). En raison du cas actuel de ces ateliers, votre commission, sans avoir la pensée d'arrêter les installations en cours ou dont l'achèvement est indispensable, estime que les extensions ou entreprises nouvelles n'y doivent être, présentement, envisagées qu'avec une grande circonspection et sans hâte. C'est pour marquer ce sentiment qu'elle a opéré sur le crédit fort important du chapitre une réduction indicatrice de 369,000 fr.

CHAPITRE 23. — Etudes et travaux de construction des lignes nouvelles y compris les parachèvements.

Crédit alloué en 1919, 6,096,800 fr.
Crédit demandé pour 1920, 15,277,500 fr.
Crédit voté par la Chambre, 15,277,500 fr.
Crédit proposé par la commission, 15,277,500 francs.

Voici d'après le même document que précédemment, la décomposition de l'emploi du crédit .

Personnel (même observation que ci-dessus), 1,421,000 fr.
Travaux, 13,856,000 fr.
Petit matériel et mobilier, 500 fr.
Les 13 millions de travaux comportent :

a) L'achèvement du raccordement d'Etampries (200,000 fr.) ;

b) Divers travaux de parachèvement sur la ligne de Pont-de-l'Arche à Gisors (25,000 fr.) ;

c) Travaux de construction des lignes de Paris à Chartres par Gallardon et de Châteaulin à Camaret (13,205,000 fr.) ;

d) Travaux sur les lignes en exploitation de Fontenay-le-Comte à Cholet et Saint-Jean-d'Angély à Saujon (425,000 fr.) ;

e) Diverses études.

CHAPITRE 24. — Dépenses exceptionnelles afférentes à l'arriéré légué par la compagnie de l'Ouest.

Crédit alloué en 1919, 2,098,900 fr.
Crédit demandé pour 1920, 3,442,200 fr.
Crédit voté par la Chambre, 3,442,200 fr.
Crédit proposé par la commission des finances, 3,442,200 fr.

Ici la dépense se décompose en :
Personnel, 442,200 fr.
Travaux, 3 millions.

Les travaux sont ceux de remise en état de divers bâtiments ou stations du réseau racheté de l'Ouest, en exécution du programme approuvé par décision ministérielle du 30 décembre 1915.

— Les frais de personnel qu'ils comportent représentent la quote-part des ouvrages en cause, dans les dépenses générales. On ne peut s'abstenir d'observer qu'ils représentent plus de 14 p. 100 de leur montant. C'est beaucoup.

CHAPITRE 25. — Dépenses supplémentaires, en capital, résultant de l'application de la loi du 28 décembre 1911, relatives aux conditions de retraites du personnel.

Crédit alloué en 1919, 1,500,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 1,300,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 1,300,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 1 million 300,000 fr.

Les dépenses sont essentiellement variables d'un exercice à l'autre. La moyenne des exercices antérieurs à 1919, avait été de 1 million 498,000 fr. : le chiffre de 1,500,000 fr. inscrit au dernier budget a suffi.

L'administration assure que la moyenne générale des dépenses depuis l'application de la loi est, cette fois, de 1,300,000 fr. C'est la somme inscrite. Le mécompte est à craindre.

CHAPITRE 26. — Insuffisance des produits des lignes en exploitation partielle.

Crédit alloué en 1919, 1,323,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 1,323,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 1,323,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 1 million 323,000 fr.

Une seule ligne est. en 1920, dans le cas d'être exploitée partiellement. C'est celle de Beuzeville à Port-Péronne (section de Beuzeville à Lillebonne). Elle est dans ce cas depuis 1881-1882. Cette situation va heureusement prendre fin, nous dit-on, par le passage de la ligne au groupe de l'exploitation complète.

La charge qui était de 1,260,000 fr. en 1918, a été relevée de 63,000 fr. en 1919 et ainsi portée à 1,323,000 fr. en raison de l'imputation au compte d'établissement de l'insuffisance de 1918 (intérêts d'avance à 5 p. 100).

L'administration se tient pour 1920 à la même somme de 1,323,000 fr. d'après le compte de prévision que voici :

Excédent des dépenses sur les recettes (recettes 250,000 fr. ; dépenses 497,000 fr.	247.000
Charges nettes.....	1.076.000
Insuffisance.....	1.323.000

CHAPITRE 27. — Charges nettes du capital y compris les intérêts des avances du Trésor et les frais de service des titres.

Crédit alloué en 1919, 5,530,500 fr.
Crédit demandé pour 1920, 6,460,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 6,460,000 fr.
Crédit proposé, 6,460,000 fr.

L'augmentation de 929,500 fr. par rapport à 1919 porte sur les intérêts des avances du Trésor. Elle est la conséquence des travaux et autres dépenses d'établissement prévus en 1920, ainsi que de l'emprunt du 15 septembre 1919 (1,500,000 obligations 5 p. 100).

CHAPITRE 28. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance.

Mémoire.

CHAPITRE 29. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915, 30 décembre 1916).

Mémoire.

CHAPITRE 30. — Dépenses des exercices clos.

Mémoire.

CHAPITRE 31. — Dépenses extraordinaires du réseau racheté de l'Ouest restant à payer à la clôture du compte spécial institué par l'article 32 de la loi de finances du 26 décembre 1908.

Mémoire.

CHAPITRE 32. — Remboursement des avances du Trésor.

Mémoire.

CHAPITRE 33. — Remboursement d'avances de tiers.

Mémoire.

Recettes.

1re Section. — Recettes ordinaires.

Les trois grandes catégories de recettes ordinaires du budget du chemin de fer de l'Etat sont :

a) Les recettes d'exploitation proprement dites ;

b) Les recettes afférentes aux charges du capital ;

c) Insuffisance des produits de l'exploitation.

I. — RECETTES D'EXPLOITATION PROPREMENT DITES

Elles sont prévues au projet de budget pour 1,020,100,000 fr. ainsi répartis:

DÉSIGNATION	RECETTES proposées pour l'exercice 1920.	RECETTES admises pour l'exercice 1919.	DIFFÉRENCES au budget de 1920. En plus.	DIFFÉRENCES au budget de 1920. En moins.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse	666.800.000	193.945.000	172.855.000	»
Petite vitesse	644.300.000	310.550.000	333.750.000	»
Recettes diverses et en dehors du trafic	9.000.000	7.800.000	1.200.000	»
Recettes provenant de prélèvements sur la réserve d'exploitation	Mémoire.	Mémoire.	»	»
Totaux	1.020.100.000	512.295.000	507.805.000	»
			En plus : 507.805.000	

Les recettes du trafic sont les seules qui prêtent à observation.

En temps normal les recettes du trafic étaient, pour l'établissement du budget, évaluées habituellement d'après le montant des recettes du dernier exercice connu, majoré suivant un taux résultant de l'examen comparatif des recettes des quatre années antérieures.

La méthode était cette fois, impossible, ne fût-ce qu'à cause de la perturbation profonde des transports depuis 1914. La comparaison était à reprendre de plus haut et laissera, d'ailleurs, matière importante à conjectures.

Voici, à cet égard, les renseignements utiles à retenir :

Tableau de : 1° longueurs moyennes exploitées; 2° recettes du trafic; 3° recettes kilométriques, pendant les années 1912 à 1919.

ANNÉES	Y COMPRIS LES TRANSPORTS DE LA GUERRE (Acomptes reçus.) Recettes du trafic.	Longueur moyenne exploitée.	Recette kilométrique.	TRANSPORTS DU COMMERCE Recettes du trafic.	Longueur moyenne exploitée.	Recette kilométrique.
	fr.	kilom.	fr.	fr.	kilom.	fr.
1912	304.297.700	8.932	34.068	304.297.700	8.932	34.068
1913	315.416.300	8.959	35.207	315.416.300	8.959	35.207
1914	288.927.700	8.982	32.167	254.427.700	8.982	28.326
1915	201.128.000	9.007	33.433	251.840.400	9.007	27.961
1916	368.095.500	9.007	40.868	285.495.900	9.007	31.697
1917	369.311.000	9.007	41.003	287.691.200	9.007	31.941
1918	445.596.300	9.005	49.483	343.676.800	9.005	38.165
1919	(1) 599.543.600	9.011	66.535	470.230.200	9.011	52.184

(1) Colonne ne comprenant, en ce qui concerne les transports de la guerre, que les acomptes encaissés sur les bases du traité Cotelle. Il n'a pas été fait état, dans la recette indiquée pour 1919 : 1° du versement du dernier douzième (27,424,700 fr.), qui avait été conservé, à titre de garantie sur les acomptes payés de 1914 à 1918 inclus, pour les transports des armées françaises; 2° du versement d'acomptes sur le produit de la majoration provisoire des prix des transports des armées françaises effectués de 1914 à 1919 inclus (218,410,000 fr.).

Voici, d'autre part, la décomposition de ce chiffre entre les catégories : *a*) voyageurs; *b*) marchandises; *c*) transports militaires :

DÉSIGNATION		VOYAGEURS	MARCHANDISES G. V.	MARCHANDISES P. V.	TRANSPORTS militaires.
		fr.	fr.	fr.	fr.
Années	1912	119.486.000	38.634.400	146.177.300	»
	1913	125.857.400	38.873.500	150.685.400	»
	1914	104.027.400	32.757.100	117.643.200	34.500.000
	1915	89.345.100	30.627.200	131.868.100	49.287.000
	1916	105.489.800	39.320.300	140.685.800	82.599.600
	1917	108.152.900	36.975.900	142.562.400	81.619.800
	1918	139.247.300	58.619.000	145.810.500	101.919.500
	1919	186.453.700	70.241.200	213.535.300	347.723.400

Les prévisions à faire d'après ces données étaient nécessairement assez incertaines. Elles l'étaient d'autant plus que la demande de transports étant pour ainsi dire illimitée, reste conditionnée par les moyens, que des majorations de tarifs demandées n'étaient point encore votées lors de l'élaboration du budget, qu'enfin des questions d'ordre politique ou moral entraient elles-mêmes en jeu.

Quoi qu'il en soit, l'administration avait pensé pouvoir admettre une augmentation de 500 millions par rapport aux produits de 1919.

Un semestre entier de l'exercice se trouvant écoulé au moment où la Chambre des députés a statué sur les propositions du Gouvernement, nous avons demandé à celui-ci de nous en faire connaître les résultats. Il nous a été répondu :

Les recettes de cette nature, qui, au début de l'année, se présentaient dans des conditions favorables, ne tardèrent pas à accuser, sur les évaluations, une moins-value sensible, et la situation ne fit depuis que s'aggraver. Lors du dépôt du projet de loi de finances, le Gouvernement pensait que la loi sur les nouvelles majorations de tarifs — laquelle devait procurer un supplément de recettes estimé à 413 millions — interviendrait assez tôt pour permettre son application le 1er février 1920. En fait, la promulgation de cette loi n'a eu lieu que le 14 février, et les nouvelles majorations n'ont pu, dans ces conditions, être mises en vigueur que le 23 du même mois.

D'autre part, la refonte de la tarification marchandises, qui avait reçu un commencement d'application dès le mois de décembre 1919, se poursuivait par étapes, et dans l'impossibilité d'estimer les augmentations de recettes à en provenir d'après les dates successives de réalisation, le Gouvernement avait admis également pour cette réforme la date moyenne du 1er février 1920. Mais, à l'heure actuelle, sur 31 tarifs nouveaux, la moitié seulement environ ont été homologués et appliqués, d'où une perte importante sur les produits afférents aux transports P.V.

Enfin, les grèves de fin février et de mai devaient porter un nouveau coup aux recettes en paralysant le trafic pendant près d'un mois.

Présentement, et du fait de ces différentes causes, les résultats connus accusent sur les évaluations budgétaires, une moins-value atteignant 75 millions de francs en nombre rond ; la progression de cette moins-value a été la suivante au cours des premiers mois de 1920 :

A la fin de la 5e semaine (4 février) plus-value de 3 millions.

A la fin de la 10e semaine (10 mars) moins-value de 26 millions.

A la fin de la 15e semaine (14 avril) moins-value de 37 millions.

A la fin de la 20e semaine (19 mai) moins-value de 70 millions.

A la fin de la 21e semaine (26 mai) moins-value de 75 millions.

C'est cette dernière somme qu'il conviendrait de retrancher des évaluations de recettes qui figurent au projet gouvernemental, car, si la refonte des tarifs n'est pas encore complètement réalisée, du moins y a-t-il lieu d'espérer qu'elle ne tardera pas à l'être ; au surplus, il ne semble pas douteux que l'afflux des étrangers en France, notamment des Américains, compensera largement les nouvelles pertes à envisager de ce chef.

La décomposition de ladite somme serait la suivante par chapitre :

Chap. 1er. — Grande vitesse.....	27.000.000
Chap. 2. — Petite vitesse.....	48.000.000
Total égal.....	75.000.000

Enfin, pour que le Sénat soit édifié aussi complètement que possible sur la courbe progressive ou dégressive des transports-marchandises, suivant les événements des six premiers mois de 1920, voici le tableau de chargements quotidiens.

DATES	NOMBRE DE WAGONS CHARGÉS PAR JOURNÉE RÉELLE depuis le 1er janvier 1920.						
	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.
1er	5.646	5.816	2.525	6.892	3.994	5.841	7.251
2	4.768	5.308	2.445	7.024	2.495	6.998	7.027
3	6.184	6.330	2.988	7.791	2.193	7.467	6.544
4	5.550	6.995	3.889	4.808	3.014	7.423	5.930
5	4.673	7.193	4.798	3.883	3.258	6.946	5.315
6	6.273	7.061	5.159	4.495	2.959	6.016	»
7	6.393	6.932	4.881	6.429	2.843	5.256	»
8	6.390	5.614	4.839	7.485	3.059	6.769	»
9	6.796	5.291	6.189	6.712	2.679	7.032	»
10	6.531	6.103	7.033	6.826	2.359	7.085	»
11	4.925	6.695	7.077	5.846	3.042	7.574	»
12	4.650	6.611	7.117	5.030	3.456	7.668	»
13	6.119	6.890	6.973	6.374	2.815	6.692	»
14	6.541	7.083	5.883	7.166	2.846	5.339	»
15	6.764	5.776	4.861	7.486	3.400	6.647	»
16	6.966	4.999	5.993	7.373	2.897	7.002	»
17	6.822	6.660	7.062	7.223	2.957	7.188	»
18	5.710	6.862	6.950	5.827	3.473	7.147	»
19	5.238	6.846	6.908	5.341	3.924	7.241	»
20	6.377	6.985	6.654	6.713	3.837	5.850	»
21	6.939	7.243	5.742	6.998	4.143	4.944	»
22	7.125	6.015	5.269	7.346	3.951	6.263	»
23	7.141	5.443	6.581	7.271	3.550	7.090	»
24	6.946	6.794	6.199	7.210	2.400	7.378	»
25	5.943	6.872	7.525	5.744	3.371	7.475	»
26	5.134	6.260	7.728	5.215	4.497	6.764	»
27	6.285	5.907	7.374	6.611	5.431	5.603	»
28	6.979	5.544	6.329	7.171	5.989	5.199	»
29	6.626	3.846	5.470	7.532	6.404	6.296	»
30	7.354	»	6.500	7.229	5.218	6.018	»
31	6.940	»	7.072	»	4.762	»	»

La chute a été forte au début de mars et de mai. La reprise est continue sans que toutefois le chiffre de 8,000 ait été encore atteint. Par rapport aux chiffres d'avant-guerre, la moyenne journalière est encore bien inférieure.

On peut, il est vrai, faire observer que la comparaison entre 1913 et 1920 n'est pas absolument probante, par la raison que les wagons marchandises de 1913 étaient communément à quatre roues et d'un chargement de 10 tonnes, tandis qu'à l'heure actuelle nombre de wagons de marchandises sont à boggies et de 20, 30 ou même 40 tonnes, sans compter pourtant pour plus d'un wagon. De même, la capacité des wagons paraît en général mieux utilisée. C'est ce qui explique que, malgré le moins grand nombre de wagons chargés, le tonnage kilométrique brut soit, en 1919, égal, sinon supérieur à celui transporté en 1913.

C'est ce que montre le tableau suivant, donnant le tonnage kilométrique brut en 1913 et 1919, d'où semble résulter que la capacité moyenne de transport, qui était de 12 tonnes 08 par wagon en 1913, était de 14 tonnes 15 fin 1919.

MOIS	1913	1919	MOIS	1913	1919
Janvier	738.580.819	977.859.388	Juillet	719.078.025	825.949.046
Février	719.849.654	911.253.820	Août	723.313.180	759.081.079
Mars	828.701.183	1.101.195.333	Septembre	778.176.036	781.914.091
Avril	803.513.364	1.177.969.867	Octobre	931.817.703	824.933.757
Mai	748.436.154	1.061.992.460	Novembre	802.465.204	815.995.520
Juin	794.781.761	927.440.498	Décembre	794.726.240	844.850.044

Néanmoins, il reste à faire un effort sérieux et qui est possible.

Les tarifications nouvelles qui restent à appliquer le seront sous peu, nous dit-on. Le jeu des majorations aidant, il n'est pas impossible que le déficit de 75 millions dénoncé, sur les premiers mois, soit, en grande partie au moins, récupéré.

L'accroissement continu des recettes hebdomadaires depuis le 1er janvier encourage cet espoir :

Relevé des recettes hebdomadaires depuis le 1er janvier 1920.

	VOYAGEURS	MARCHANDISES G. V.	MARCHANDISES P. V.	TRANSPORTS de la guerre.	ENSEMBLE
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re semaine.....	2.994.000	1.233.000	3.823.000	»	8.050.000
2e —	2.498.000	1.432.000	4.723.000	»	8.653.000
3e —	2.474.000	1.564.000	5.120.000	»	9.158.000
4e —	2.353.000	1.668.000	5.670.000	»	9.691.000
5e —	2.646.000	1.651.000	5.548.000	»	9.845.000
6e —	2.468.000	1.488.000	5.358.000	»	9.314.000
7e —	2.776.000	1.542.000	5.266.000	»	9.584.000
8e —	2.862.000	1.943.000	5.986.000	»	10.791.000
9e —	2.141.000	2.156.000	5.729.000	»	10.026.000
10e —	3.347.000	2.536.000	7.031.000	»	12.914.000
11e —	3.385.000	2.797.000	8.846.000	»	15.028.000
12e —	3.066.000	3.017.000	9.849.000	»	15.932.000
13e —	3.780.000	3.153.000	10.232.000	»	17.165.000
14e —	5.722.000	2.702.000	9.067.000	167.000	17.658.000
15e —	4.174.000	2.669.000	9.646.000	»	16.489.000
16e —	3.686.000	2.828.000	10.144.000	»	16.658.000
17e —	3.690.000	2.813.000	9.783.000	»	16.286.000
18e —	2.980.000	2.253.000	8.013.000	»	13.246.000
19e —	3.324.000	2.444.000	5.616.000	»	11.384.000
20e —	3.518.000	2.458.000	4.114.000	»	10.090.000
21e —	5.489.000	2.593.000	6.116.000	»	14.198.000
22e —	4.551.000	3.323.000	8.468.000	»	16.342.000
23e —	4.437.000	3.182.000	9.822.000	»	17.441.000
24e —	4.481.000	3.354.000	10.578.000	»	18.413.000
	82.842.000	56.799.000	174.498.000	167.000	314.306.000

En l'état, et en l'absence de toute demande de rectification émanant du Gouvernement, on ne peut, nous a-t-il semblé, que s'en tenir, pour les prévisions de recettes du trafic, aux chiffres du projet de budget.

III. — RECETTES AFFÉRENTES AUX CHARGES DU CAPITAL

Prévues pour 38,107,000 fr. (comportant pour charges nettes du capital : 185,017,000 fr.) elles ont été présentées, en détail, au projet de loi (cahier bleu p. 174 et 175). Pas d'observation.

III. — INSUFFISANCE DES PRODUITS DE L'EXPLOITATION

Cette catégorie comprend trois articles :

a) Report aux comptes des dépenses extraordinaires pour les lignes en exploitation partielles de 1,323,000 fr,

La somme reportée est la même que pour l'année antérieure. Pas d'observation.

b) Produit du compte spécial voté par la loi du 14 février 1919. (Majoration de tarifs.)

Le jeu du compte institué par cette loi est connu.

Comme nous l'avons vu plus haut (chap. 14 des dépenses ordinaires) un versement de 413 millions y a été prévu pour 1920, par le réseau de l'Etat, le produit des majorations ne devant pas entrer directement en compte de recettes.

On prévoit ici que la somme à recevoir du compte spécial, d'après l'article 4 de la loi, sera de 426,228,600 fr.

Comme il va de soi, une prévision sûre est impossible, les disponibilités futures du compte spécial étant fort difficiles à évaluer.

Rien ne s'oppose à ce que celle de l'administration soit admise.

c) Insuffisance à couvrir par le budget du ministère des travaux publics.

Déjà nous savions que cette insuffisance était inscrite au projet de budget pour 50 millions.

Nous savons, d'autre part, que la lettre ministérielle rectificative du 12 avril 1920, l'a élevée à 279,152,600 fr. ; et enfin que, sur une seconde rectification demandée par le Gouvernement, elle a été admise par la Chambre au chiffre de 515,012,600 fr.

C'est avec le crédit à inscrire au chap. 93, que « se bouclera » le budget de 1920 des chemins de fer de l'Etat.

Au point où nous voici parvenu de l'étude de ce budget, son chiffre ne peut plus être que la résultante mathématique des décisions proposées sur les divers chapitres de dépenses ou recettes, comme il a été celle des votes de la Chambre sur ces chapitres.

Le tableau ci-après donne les éléments du calcul pour chacune de ces étapes.

DÉSIGNATION	D'APRÈS les votes de la Chambre des députés.	D'APRÈS les propositions de la commission sénatoriale des finances.
	fr.	fr.
Recettes d'exploitation proprement dites.....	1.020.100.000	1.020.100.000
Dépenses d'exploitation proprement dites.....	1.754.723.200	1.754.403.700
Déficit de l'exploitation proprement dite.....	734.623.200	1.734.303.700
Charges nettes du capital.....	185.017.000	185.017.000
Remboursement à faire à l'Etat en exécution de l'article 5 de la convention du 10 novembre 1916.	22.964.200	22.964.200
Insuffisance totale.....	942.564.200	1.942.244.700
Insuffisance des produits des lignes en exploitation partielle (reportée à la 2e section du budget annexe..... 1.323.000		
Insuffisance à la charge du compte spécial de la loi du 14 février 1920..... 426.228.600	427.511.600	427.551.600
Insuffisance à la charge du budget du ministère des travaux publics.....	515.012.600	514.693.100

En fin de compte, c'est donc la somme de 514,693,100 fr., qui sera à prévoir à titre d'insuffisance des produits de l'exploitation, au budget du ministère des travaux publics.

Notre tâche sera achevée sur ce point, quand, sans commentaire, nous aurons rappelé les insuffisances des huit derniers exercices,

Insuffisance des produits de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat de 1912 à 1919.
(Ensemble des réseaux « Etat et Ouest ».)

DÉSIGNATION	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919 (approximatif)
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Recettes d'exploitation	312.943.000	324.356.200	296.972.500	316.985.800	379.460.100	380.855.500	490.267.000	832.024.300
Dépenses d'exploitation	279.378.900	276.981.800	256.506.700	297.957.000	367.311.900	447.923.200	513.964.400	913.789.700
Produit net	33.564.100	47.374.400	40.465.800	19.028.800	12.148.200	—67.067.700	—23.697.400	—81.765.400
Charges nettes du capital	104.857.700	115.093.900	120.141.200	145.306.600	147.647.200	154.384.600	160.256.300	157.962.000
Remboursement fait à l'Etat en exécution de l'article 3 de la convention du 10 novembre 1916	»	»	»	»	»	»	9.875.200	17.871.700
Insuffisance totale	71.293.600	67.719.500	79.675.400	126.277.800	135.499.000	221.452.300	193.828.900	257.599.100
A déduire : insuffisance couverte par la 2e section du budget annexe (lignes en exploitation partielle)	763.700	1.126.100	1.139.800	874.200	946.600	941.300	883.200	1.300.000
Reste : insuffisance à la charge du budget du ministère des travaux publics (lignes en exploitation complète)	70.529.900	66.593.400	78.535.600	125.403.600	134.552.400	220.511.000	192.945.700	256.299.100
Crédits ouverts.								
Lois de finances	59.146.000	84.906.985	113.590.292	151.194.000	173.000.000	244.046.800	220.529.400	290.714.300
Crédits supplémentaires	22.362.540	»	»	»	»	»	22.820.000	45.394.300
Ensemble des crédits	81.508.540	84.906.985	113.590.292	151.194.000	173.000.000	244.046.800	243.349.400	336.108.600

2e Section. — Recettes extraordinaires.

Le seul élément des recettes de la 2e section (compte d'établissement) prévu pour 1920 est celui des avances du Trésor.

A moins, en effet, d'une nouvelle émission d'obligations amortissables des chemins de fer de l'Etat, (qui n'est pas envisagée, quant à présent du moins) et à défaut de produits présumables à venir de « fonds de concours » ou d' « avances de tiers » la totalité des dépenses extraordinaires sera à couvrir par ces avances.

On ne peut ici qu'écrire le chiffre qui résulte des décisions qui vous sont proposées ci-dessus.

Par suite de la réduction de 369,500 fr. opérée au chapitre 22, les avances à demander au Trésor inscrites au projet du budget pour 372 millions 862,500 fr., ne sont à prévoir que pour 372 millions 493,000 fr.

EXAMEN DES CHAPITRES 92 ET 93

Les crédits à inscrire à ces deux chapitres sont fonction des décisions qui viennent d'être proposées, sur le « budget annexe des chemins de fer de l'Etat » qu'ils consacreront mathématiquement.

Le dernier, spécialement, ne comporte aucune observation, après les longues explications qui précèdent.

CHAPITRE 90. — Annuités dues à l'administration du chemin de fer de l'Etat.

Crédit alloué pour 1919, 40.755,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 41.359,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 41,359,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 41,359,000 francs.

Le crédit de 41,359,000 fr., demandé pour 1920, se décompose comme suit :

Annuités dues par l'Etat sur travaux d'établissement du réseau de l'Ouest au 31 décembre 1908	13.697.000
Annuités dues par l'Etat sur travaux d'établissement de l'ancien réseau au 31 décembre 1910	19.361.000
Annuités dues par l'Etat en remboursement des charges en intérêt, amortissement et timbre des obligations amortissables des chemins de fer de l'Etat	7.500.000
Part de l'Etat dans les frais de service des obligations amortissables des chemins de fer de l'Etat	46.000
Part de l'Etat dans les intérêts des avances du Trésor	695.000
Total égal	41.359.000

L'augmentation de 603,500 fr. par rapport à 1919 provient, d'une part, de la majoration du taux d'intérêt résultant de la consolidation des avances du Trésor en obligations amortissables et, d'autre part, des intérêts des avances afférentes aux dépenses d'établissement de l'exercice 1920 inscrites au compte du Trésor (lignes nouvelles, doublement des voies, etc.).

CHAPITRE 93. — Insuffisance des produits de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Crédit alloué en 1919, 290,714,300 fr.
Crédit demandé pour 1920 :

a) Cahier bleu n° 168	50.600.000
b) Lettre ministérielle du 12 avril	229.152.600
c) Lettre ministérielle du 26 juin	185.860.000
	515.012.600

Crédit voté par la Chambre, 515,012,600 fr.
Crédit proposé par la commission, 514,693,100 francs.

Chemins de fer non concédés.

a) En exploitation.

CHAPITRE 94. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer non concédés construits par l'Etat, des chemins de fer concédés placés sous séquestre administratif et des lignes revenues à l'Etat par suite de déchéances définitives. Dépenses relatives aux lignes dont la déchéance a été prononcée.

Crédit alloué pour 1919, 2,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 30,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 2,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 2,000 fr.

L'objet de ce crédit est de pourvoir aux dépenses que pourrait entraîner, le cas échéant, l'une ou l'autre des circonstances prévues à la rubrique du chapitre.

De 1917 à 1919, le crédit demandé et alloué n'avait été que de 2,000 fr. L'emploi avait été le suivant :

En 1917 : 3e acompte de liquidation de l'insuffisance de l'exploitation des chemins de fer de la Corse du 1er janvier au 2 décembre 1910 ..... 906 39
Frais de publicité pour déclassement du tramway de Vanves au Champ-de-Mars 24 70
Total 931 09

En 1918, néant.
En 1919, néant.

Un crédit supérieur a été demandé pour 1920 en raison d'appréhensions éprouvées, au moment de la préparation du budget, quant à certains réseaux secondaires, menacés de grèves, qu'il pouvait y avoir nécessité à mettre sous séquestre et faire exploiter par l'Etat.

Cette éventualité ne s'est pas produite, et semble s'être éloignée tout à fait. Le crédit a donc paru pouvoir être ramené à 2,000 fr.

b) En construction ou à l'étude.

CHAPITRE 99. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.

Crédit alloué pour 1919, 1,500,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 4 millions.
Crédit voté par la Chambre, 4 millions.
Crédit proposé par la commission, 4 millions.

Pour 3,600,000 fr. ce crédit est destiné à la continuation de la construction de la ligne de la Mure à Gap et de l'usine électrique du Pont-du-Loup.

CHAPITRE 101. — Remboursement en capital du montant des travaux exécutés par les compagnies pour le compte de l'Etat.

Crédit alloué pour 1919, 30 millions.
Crédit demandé pour 1920, 26 millions.
Crédit voté par la Chambre, 23 millions.
Crédit proposé par la commission, 23 millions.

L'origine de ce chapitre et son objet ont été exposés clairement au rapport présenté au nom de la commission de la Chambre.

Il suffit de souligner ici que les 23 millions votés pour 1920 sont, pour la totalité destinés à l'exécution des deux traversées des Vosges déclarées d'utilité publique par la loi du 28 mars 1920.

Les études et quelques travaux de ces lignes avaient été commencés, pendant la guerre, par le service du génie. Pour ne pas interrompre les travaux à la cessation des hostilités, l'administration des travaux publics a chargé la compagnie de l'Est de leur continuation, sans attendre la déclaration d'utilité publique et moyennant le remboursement en capital des dépenses faites.

Le chapitre 107 a ce remboursement en capital pour destination : il ne saurait, en effet, être question d'un remboursement en annuité, les lignes n'étant encore concédées à quiconque.

A la séance du Sénat du 23 mars, nous avons dû faire (dans l'avis fourni, au nom de la commission des finances sur le projet de loi tendant à la déclaration d'utilité publique), une réserve quant au procédé employé et il en avait été donné acte exprès.

M. *Jeanneney*, rapporteur. — L'utilité publique des deux lignes Saint-Dié-Saales et Saint-Maurice-Wesserling va être déclarée et leur construction être entreprise, sans que leur exploitant ultérieur soit désigné.

C'était chose admissible en 1919, si le trop court délai et les circonstances n'avaient pas permis d'élaborer et conclure, pour ce moment, un traité éventuel de concession. Mais, ne fût-ce qu'à cause de la détermination à faire des gares d'échange, le choix de ce concessionnaire ne peut, désormais être différé longtemps. Il est manifeste aussi que le procédé qui a consisté à charger la compagnie de l'Est, par simple échange de lettres, de construire au compte de l'Etat, pour une somme qui dépassera probablement 200 millions, des lignes dont l'exploitation ne lui sera peut-être pas confiée, a pu être un expédient nécessaire, mais n'est qu'un expédient qui doit prendre fin le plus vite possible.

Nous exprimons donc le désir que les conditions dans lesquelles ces lignes seront exploitées, soient fixées promptement et que les Chambres soient saisies sous peu du projet de loi complémentaire que l'article 3 du projet présent prévoit.

M. *Borrel*, sous-secrétaire d'Etat des forces hydrauliques. — Je puis en donner l'assurance au Sénat.

M. *Milliès-Lacroix*, président de la commission des finances. — Et que le Gouvernement renonce à l'avenir à de pareils expédients.

Il n'est pas à notre connaissance que rien ait été fait depuis. On ne saurait tarder, pourtant, de prendre parti sur le régime à donner à ces lignes. Il faut qu'on s'y résolve et que le chapitre 107 disparaisse de la nomenclature en 1921. Ne fait-il pas, au surplus, double emploi avec le chapitre 105 : « Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat ? »

Chemins de fer d'intérêt local et tramways.

CHAPITRE 96. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Crédit alloué en 1919, 15 millions.
Crédit demandé pour 1920, 18 millions.
Crédit voté par la Chambre, 17 millions.
Crédit proposé par la commission, 17 millions.

L'augmentation de 3 millions pour 1920, sollicitée d'abord par le Gouvernement, était expliquée par l'accroissement normal du nombre des lignes d'intérêt local appelées à bénéficier de la subvention du Trésor et aussi par l'aggravation des insuffisances d'exploitation, résultant de la situation présente. Il a paru toutefois au service intéressé, et il a été admis par la Chambre, qu'une augmentation de 2 millions serait suffisante.

En fait, le cas est fortement conjectural.

Une répartition prévisionnelle du crédit entre les différentes lignes qui bénéficient actuellement d'une subvention n'est pas possible, chaque subvention dépendant des résultats de l'exploitation et variant, souvent d'une façon sensible, d'une année à l'autre : la perturbation présente des cours des combustibles et des matières premières aggrave l'incertitude.

D'autre part, c'est seulement après la présentation par les départements des projets visés par la loi du 23 avril 1920, (modifiant temporairement la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local), qui prévoit une augmentation de la subvention de l'Etat, en vue de l'entreprise ou l'achèvement des chemins de fer d'intérêt local déjà concédés en 1914, qu'on pourra être fixé sur la contribution de l'Etat. L'administration dit n'être présentement en possession d'aucun renseignement, même approximatif.

La loi du 20 avril 1920 en modifiant temporairement les articles 14, 17, 26 et 27 de la loi du 31 juillet 1913 en ce qui concerne les lignes d'intérêt local déjà concédées au moment de la guerre et dont l'exécution a été interrompue ou ralentie du fait de celle-ci, ajoute une cause d'incertitude.

Dans ces conditions, nous proposons d'accepter le vote de la Chambre, faute d'éléments meilleurs de prévision.

A titre de renseignement, voici le : « tableau des crédits alloués et des sommes employées au cours des exercices 1908 à 1919. »

ANNÉE	NUMÉRO du chapitre.	CRÉDIT alloué.	SOMME employée.
		fr.	fr. c.
1908	50	12.010.000	12.010.000 »
1909	55	13.000.000	13 000.000 »
1910	60	13.000.000	9.467.191 13
1911	61	13.000.000	12.849.144 54
1912	84	11.000.000	11.000.000 »
1913	84	12.500.000	12.500.000 »
1914	91	13.000.000	13.000.000 »
1915	91	13.000.000	9 325.947 96
1916	93	14.000.000	13.998.632 15
1917	92	15.000.000	14.999.831 75
1918	80	15.000.000	13.316.677 52
1919	99	15.000.000	14.997.431 84

De 1900 à ce jour le « montant des engagements de subventions » a lui-même été le suivant :

ANNÉE	MONTANT
	fr. c.
1900	892.888 »
1901	617.642 25
1902	759.307 »
1903	809.978 65
1904	503.093 »
1905	1.105.531 »
1906	1.293.708 50
1907	1.492.672 »
1908	1.981.047 »
1909	1.192.779 »
1910	730.181 »
1911	131.215 »
1912	1.030.883 »
1913	778.123 »
1914	1.110.165 »
1915	»
1916	»
1917	»
1918	31.629 »
1919	»
1920	»

Algérie et Tunisie.

CHAPITRE 97. — Subvention à l'Algérie pour les dépenses de chemin de fer.

Crédit alloué pour 1919, 13,500,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 13,500,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 13,500,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 13,500,000 francs.

Les justifications sont fournies au projet du Gouvernement.

Pas d'observation.

CHAPITRE 98. — Subvention au gouvernement tunisien à titre de participation à la garantie d'intérêts du réseau de chemin de fer dit de la Medjerdah.

Crédit alloué en 1919, 1,182,000 fr.
Crédit demandé pour 1920, 1,151,000 fr.
Crédit voté par la Chambre, 1,151,000 fr.
Crédit proposé par la commission, 1,151,000 francs.

Pas d'observation.

Budget extraordinaire et compte des dépenses recouvrables.

Au projet de budget extraordinaire, les dépenses proposées sont, on le sait, réparties dans deux sections, suivant leur objet.

Chacune de ces sections contient un chapitre — un seul — concernant les chemins de fer :

1re Section. — Dépenses exceptionnelles résultant des hostilités (Etat D).

CHAPITRE B. — Acquisition de terrains en prévision des installations de chemins de fer détruites par faits de guerre dans la région du Nord.

2e Section. — Dépenses extraordinaires proprement dites (Etat E).

CHAPITRE VIII. — Compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et local (fonds de roulement).

Enfin, à la suite du budget extraordinaire se trouve le compte des dépenses recouvrables sur les versements à recevoir en exécution des traités de paix. (Etat G.)

Ici encore, un chapitre concernant les chemins de fer.

CHAPITRE 61. — Compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. (Rétablissement des réseaux du Nord et de l'Est, dans leur état d'entretien d'avant-guerre.)

La Chambre a adopté sans débat ces différents chapitres.

I. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES

1re section. — Suite de l'Etat D.

CHAPITRE E. — Acquisition de terrains en prévision d'extension des installations de chemins de fer détruites par faits de guerre dans la région du Nord.

En raison de sa destination, votre commission vous a demandé de transférer le crédit de ce chapitre au budget ordinaire.

Nous avons proposé à cette fin l'ouverture à ce budget d'un chapitre 100 *bis* avec la même rubrique et le même chiffre que ceux votés par la Chambre. (Voir *supra.*, p. 48.)

II. — COMPTES SPÉCIAUX DES VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET LOCAL (1).

2e section. — Dépenses extraordinaires proprement dites (état E) et compte des dépenses recouvrables (état G).

La décision à prendre envers les crédits à ces comptes spéciaux exige, pour être pleinement éclairée, que les antécédents essentiels soient rappelés : j'entends par là, principalement, les lois des 29 juin et 31 décembre 1917, la loi du 10 janvier et le décret du 2 juillet 1919.

I. — Loi du 29 juin 1917, concernant l'ouverture d'un compte spécial pour les frais de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général dans les régions détruites par l'ennemi et loi du 31 décembre 1917 modifiant l'article 3 de la loi du 29 juin 1917, relative à la création d'un compte spécial pour la reconstitution des voies ferrées d'intérêt général, détruites ou endommagées par faits de guerre.

Le rétablissement de nos voies ferrées détruites par faits de guerre a été, depuis 1914

(1) Voir *Annales des chemins de fer et tramways*, juin 1920, l'article déjà cité de M. René Thevenez.

un objectif constant. Il était indispensable pour assurer la marche des opérations militaires, pourvoir aux besoins des régions réoccupées, libérer le personnel et le matériel immobilisés dans des travaux de réfection provisoires.

Les compagnies du Nord et de l'Est, pressenties, ont assuré qu'elles avaient les moyens techniques de faire les travaux envisagés. Par contre, la situation de leur trésorerie ne leur permettait pas de faire face à la dépense, qu'aucune disposition législative ou contractuelle ne mettait d'ailleurs à leur charge.

De là, la loi du 29 juin 1917, qui, en vue de permettre de rembourser aux compagnies la dépense des travaux qui leur auraient été prescrits, dispose, article 3 ;

Il est ouvert dans les écritures du Trésor, un compte spécial intitulé : « Frais de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général détruites par l'ennemi ». — Seront portées au débit de ce compte, les sommes provisoirement remboursées aux compagnies de chemins de fer, pour travaux de remise en état des lignes et ouvrages détruits par l'ennemi, exécutés par les compagnies sur l'ordre du ministre de la guerre. — Les remboursements à faire aux compagnies seront effectués au vu d'ordres de payement signés par le ministre de la guerre. L'imputation définitive des sommes portées au compte spécial prévu par le présent article sera réglée ultérieurement, conformément à la législation à intervenir sur la réparation des dommages de guerre subis par les concessionnaires de voies de communications d'intérêt local.

Déjà, depuis 1915, l'Etat remboursait, en capital, aux compagnies les dépenses des travaux de lignes neuves. (C'est la destination que nous avons encore trouvée au chap. 107 ci-dessus.) La loi de 1917 n'a fait qu'une application nouvelle de ce mode de remboursement, avec cette différence qu'on ne dérogeait cette fois à aucune convention. D'autre part, il ne s'agissait de rien autre chose que d'une avance de trésorerie, l'imputation définitive des sommes inscrites au compte spécial ne devant être réglée qu'ultérieurement. Enfin, les travaux destinés à rétablir le *statu quo ante* devaient seuls être portés à ce compte spécial, toutes améliorations apportées à cet état restant à imputer au compte des travaux complémentaires.

L'article 3 avait, dans son texte littéral, limité trop rigoureusement le jeu du compte spécial aux réparations des lignes « détruites par l'ennemi », et, comme il s'agissait de rétablir les chemins de fer, quelle que fût l'origine des destructions, la loi du 31 décembre 1917 en a étendu le bénéfice à toutes les voies ferrées d'intérêt général, détruites ou endommagées par faits de guerre.

II. — Loi du 30 décembre 1917. — Voies ferrées d'intérêt local.

Les chemins de fer d'intérêt local sont des entreprises départementales ou communales aux dépenses d'établissement desquelles l'Etat ne participe que subsidiairement, sous forme de subventions. Mais le rétablissement de ces voies ferrées présentait un caractère certain d'intérêt général dans nos régions libérées ; pour les rétablir, les autorités locales allaient être aux prises avec les plus grandes difficultés, que seul l'Etat pouvait entreprendre de vaincre, d'autant qu'il devait aux départements et aux communes, comme aux particuliers, réparation des dommages de guerre.

D'où la loi du 30 décembre, qui créa un nouveau compte spécial du trésor pour les dépenses de reconstitution des voies ferrées d'intérêt local.

III. — Loi du 10 janvier et décret du 2 juillet 1919 (sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre).

Les comptes spéciaux institués par les deux lois qui précèdent, ne s'appliquaient, on l'a vu, qu'aux réseaux endommagés par « faits de guerre ». Un pas restait à faire : venir en aide à l'ensemble des réseaux, pour leur permettre de faire face à tous les besoins de la circulation et rattraper leur arriéré, non plus seulement par des travaux de réfection et d'entretien, mais par des commandes ou réparations de matériel, la reconstitution des approvisionnements, l'augmentation de l'effectif et l'amélioration du sort du personnel, etc. Là encore, il s'agissait de pourvoir à la situation financière, momentanément désemparée, des compagnies, en leur consentant des avances qu'elles auraient à rembourser, soit au moyen des versements faits par l'Allemagne, (s'il s'agit de dépenses susceptibles de rentrer dans la catégorie des dommages de guerre), soit sur les plus-values futures.

C'est l'objet de la loi du 10 janvier 1919, intitulée : « Loi sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant guerre » et qui, recourant au même procédé financier, autorise l'ouverture d'un « compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. »

En substance, cette loi met à la charge de l'Etat, sauf son recours contre l'ennemi, l'entretien différé pendant la guerre, c'est-à-dire l'excédent des dépenses faites ou à faire au cours des années 1919 et 1920 sur les dépenses normales d'entretien (calculées au coût des travaux exécutés pour l'entretien en 1913).

Elle permet, d'autre part, au ministre d'engager les dépenses nécessaires pour reconstituer le matériel roulant et les approvisionnements de la voie, pour payer au personnel des indemnités complémentaires de cherté de vie équivalentes à celles octroyées aux agents civils et aux retraités de l'Etat.

Au débit du compte dont elle prévoit l'ouverture, sont portées, sur ordres de payements délivrés par le ministre des travaux publics, les sommes payées par l'Etat ; au crédit, les remboursements effectués, soit par les administrations de chemins de fer à la suite de la prise en charge du matériel qui leur aura été livré, soit par tous « autres débiteurs ».

Les comptes ainsi créés par les deux lois de 1917, d'une part, et par la loi de janvier 1919, d'autre part, sont, on le voit, nettement distincts, comme d'ailleurs leur objet.

Par voie de conséquence, ils diffèrent sous le rapport des remboursements que les compagnies auront à effectuer.

Les comptes créés par les lois de 1917 ont eu pour but d'assurer la réparation des dommages subis par les réseaux, avant même qu'ait été élaborée la législation spéciale à la réparation des dommages des voies ferrées ; en principe, les dépenses imputées à ces comptes ne sont pas remboursables par les réseaux et ces comptes sont ouverts sans fixation de délai.

Au contraire, une distinction doit être faite entre les dépenses imputées au compte de la loi de 1919 : *a*) les dépenses d'entretien, en tant qu'elles correspondent aux dépenses de même nature faites en 1913, majorées d'un coefficient représentant l'augmentation des prix de chacun des exercices considérés, par rapport à 1913, sont à la charge des compagnies ; *b*) le surplus des charges d'entretien, présumé correspondre à l'arriéré des années de guerre, ne sera pas remboursable par les compagnies ; il sera supporté par l'Etat. La même distinction est à faire pour les approvisionnements, qui seront à la charge des réseaux, en tant que représentant la reconstitution du stock de 1913. Les acquisitions de matériel roulant seront remboursables elles-mêmes aux prix en vigueur au jour de la cession de ce matériel par l'Etat aux réseaux, le compte spécial supportant, le cas échéant, la différence entre le coût réel et le coût de la cession. Enfin, les dépenses des allocations complémentaires imputées au compte spécial sont entièrement à la charge de l'Etat.

Budgétairement, ils ont aussi entre eux une différence qui doit être soulignée.

Le compte spécial institué par la loi du 29 juin 1917 ne devait s'appliquer qu'aux travaux effectués sur l'ordre de l'autorité militaire et sa gestion avait été confiée au ministère de la guerre.

Mais, en fait, cette gestion s'est trouvée assurée par le sous-secrétaire d'Etat des transports, à qui un décret du 9 mai 1917 avait déjà donné délégation des attributions conférées à l'autorité militaire, pour le service des chemins de fer (délégation reportée plus tard au ministre des travaux publics, par les décrets des 15 septembre 1917 et 26 juillet 1918).

Lors du retour au régime normal et de la suppression de la direction générale des transports militaires, le ministère de la guerre s'est trouvé avoir seul qualité pour gérer le compte.

Le transfert au département des travaux publics de la direction des opérations de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général paraît s'imposer à présent. C'est la solution logique et sans laquelle des conflits entre services sont fort à redouter. Le projet de loi de finances propose de la consacrer.

Quant au compte spécial institué par la loi du 30 décembre 1917, pour la reconstitution des voies ferrées d'intérêt local, primitivement géré par le ministre des travaux publics, il a été, depuis le 26 novembre 1919, rattaché au ministère des régions libérées. Les dépenses en sont inscrites aux chapitres 98 et 99 de l'état G.

Ceci rappelé, il va être plus aisé d'apprécier la demande de crédits concernant les deux comptes spéciaux inscrits aux états E et G.

I. — Etat E

CHAPITRE 6. — Compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et local. (Fonds de roulement.)

Crédit alloué pour 1919, 200 millions.
Crédit demandé pour 1920, 250 millions.
Crédit voté par la Chambre des députés, 250 millions.
Crédit proposé par la commission, 249 millions.

L'article 5 de la loi du 10 janvier 1919 a constitué, en ces termes, la dotation du compte spécial qu'elle instituait :

Il est ouvert au ministère des travaux publics et des transports, au titre de l'exercice 1918, en addition aux crédits provisoires accordés par les lois des 30 décembre 1917, 29 mars, 29 juin, 26 septembre 1918 et par les lois spéciales, un crédit de 600 millions de francs pour servir de première dotation au fonds de roulement du compte spécial du Trésor institué par l'article 4.

Ce crédit sera inscrit à un chapitre nouveau du budget des dépenses exceptionnelles du ministère des travaux publics et des transports, portant la lettre C *quater* et intitulé : « Fonds de roulement du compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ».

Le tableau des opérations de débit et de crédit réalisées et de la situation du compte spécial sera publié le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année au *Journal officiel*.

Cette première dotation du fonds de roulement a été suivie d'une autre de 200 millions faite par la loi du 30 juin 1919 à laquelle les lois des 30 décembre 1919 et 31 mars 1920 ont ajouté, la première 165 millions, la seconde 85 millions.

La dotation totale — qui a un caractère permanent et non annuel — se trouve donc présentement de 1 milliard 50 millions, sur lesquels 250 millions ont été d'ores et déjà alloués au titre de l'exercice 1920.

Au sujet des besoins de ce chapitre, la note qui nous a été fournie par l'administration s'exprime ainsi :

Lors de la préparation du projet de budget, les prévisions du ministère des travaux publics, qui s'élevaient à 1 milliard 450 millions, dont 550 millions pour le personnel, ont été réduites par le ministère des finances à 250 millions se décomposant ainsi :

1° Allocations au personnel.....	50.000.000
2° Commandes de matériel aux constructeurs français.....	150.000.000
3° Entretien différé.....	50.000.000
Total égal.....	250.000.000

Cette réduction avait paru possible comme conséquence de la loi qui a relevé les tarifs de chemins de fer, mais il ne semble pas que les crédits prévus au budget puissent suffire aux besoins du service.

En effet, la répartition du chiffre de 250 millions ne comporte que 50 millions pour les allocations au personnel. Or, celles-ci seront payées intégralement et pour l'année entière au personnel en activité comme aux retraités. En 1919, les remboursements d'allocations se sont élevés à 605 millions, dont 154 millions pour l'arriéré du 1er juillet au 31 décembre 1918 et 451 millions (377 pour les grands réseaux d'intérêt général et 74 pour les réseaux secondaires et les voies ferrées d'intérêt local) pour les allocations afférentes à l'année 1919. Etant donnée l'augmentation de l'effectif du personnel, on peut tabler, pour 1920, sur une dépense minimum de 500 millions pour l'ensemble des voies ferrées. Il conviendrait donc d'accroître d'au moins 450 millions la somme de 50 mil-

lions prévue, pour les allocations, au chapitre VIII du budget extraordinaire.

Ceci appelle plusieurs observations.

Rappelons d'abord les trois catégories de dépenses en vue desquelles le compte spécial a été ouvert. Ce sont :

1° Payement des indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie au personnel en activité ou en retraite des grands réseaux d'intérêt général, des réseaux secondaires d'intérêt général et des chemins de fer d'intérêt local (art. 3 de la loi).

Par un arrêté du 13 janvier 1919 (qui vise les lois et décrets des 14 et 15 novembre 1918, applicables aux agents civils de l'Etat, le ministre des travaux publics a attribué aux agents des grands réseaux avec effet rétroactif au 1er juillet 1918, une « indemnité exceptionnelle du temps de guerre » de 720 fr. par an, acquise sans égard à la situation de famille jusqu'à 6,000 fr., aux agents mariés sans enfant jusqu'à 8,000 fr., aux agents mariés ou veufs ou divorcés ayant un ou deux enfants jusqu'à 10,000 fr. ; aux mêmes ayant plus de deux enfants jusqu'à 12,000 fr. Les célibataires ayant des charges de famille ont été assimilés aux agents mariés jusqu'à concurrence de 8,000 fr. en cas d'ascendants, de 10,000 fr. pour un ou deux enfants frères ou sœurs ; de 12,000 fr. pour plus de deux personnes de même catégorie.

L'indemnité A (cherté de vie) a été ainsi portée au maximum de 1,800 fr. (1,080 + 720) par an : pour les agents dont les émoluments dépassent les maxima susrappelés, elle a été réduite de façon à leur assurer l'égalité de traitement avec les agents dont les traitements ne dépassent pas ces maxima.

Quant à l'allocation B (charges de famille), accordée dans les mêmes conditions de rétroactivité que l'allocation A, elle a été fixée tout d'abord par la convention du 10 novembre 1916, pour les traitements jusqu'à 6,000 fr. inclus et par enfant de moins de seize ans (ou dix-huit ans suivant les réseaux), à 50 fr. pour le premier enfant, 100 fr. pour le second et le troisième et 200 fr. pour chacun des suivants.

L'avenant du 12 mars 1918 a, pour les employés et ouvriers dont le traitement ou salaire n'excède pas 8,100 fr., porté cette allocation à 150 fr. pour chacun des deux premiers enfants et à 300 fr. pour chacun des suivants ; ces allocations décroissant au delà du traitement de 8,100 fr.

Enfin, l'arrêté interministériel du 13 janvier 1919 a alloué une indemnité supplémentaire de 180 fr. par an et par enfant.

Ainsi, au point de vue des allocations, le personnel permanent des réseaux a finalement bénéficié d'avantages identiques à ceux résultant des lois et décret des 14 et 15 décembre 1918, pour les agents civils de l'Etat.

En ce qui concerne les agents rétribués à la journée, à l'entreprise ou à la tâche, l'arrêté du 13 janvier 1919 leur a alloué, avec effet rétroactif au 1er juillet 1918, une indemnité de 2 fr. 40 par journée rétribuée, avec maximum de 60 fr. par mois.

Enfin, un autre arrêté du 13 janvier 1919 a accordé aux petits retraités des réseaux, dans les mêmes conditions de rétroactivité, une allocation temporaire de 20 fr. par mois, égale à celle fixée par la loi du 30 avril 1918 pour les retraités de l'Etat, sans que le cumul de l'allocation et de la pension puisse dépasser 1,800 fr. Une loi du 23 février 1919 ayant porté l'allocation à 30 fr. par mois du 1er juillet au 31 décembre 1918 et à 60 fr. à partir du 1er janvier 1919, jusqu'à 4,000 fr. de pension, pour les pensionnaires de l'Etat, un arrêté interministériel du 3 mars 1919 a étendu cette mesure aux retraités des réseaux. Ceux dont la pension est comprise entre 4,000 et 4,720 fr. reçoivent une allocation réduite, de manière à porter leur retraite globale à 4,720 fr.

Toutes ces allocations complémentaires fixées par les arrêtés du 13 janvier 1919 pour les agents en activité ou en retraite, sont imputées au compte spécial. Le montant des imputations, pour allocations payées depuis le 1er juillet 1918 s'élevait, au 31 décembre 1919, à 605 millions dont 451 millions en 1919 ; 377 millions pour le personnel actif et 74 millions pour les retraités.

Quant à la durée des allocations, la loi dispose qu'elle sera la même que celle des allocations payées aux agents civils de l'Etat. Or, d'après cette loi et un décret des 6 et 17 octobre 1919, l'allocation exceptionnelle de 720 fr. devait, à partir du 1er janvier 1920, être réduite d'un tiers par trimestre et disparaître totalement le 1er juillet. Mais une loi du 20 mars 1920 a maintenu temporairement l'intégralité de cette allocation, pour les agents civils de l'Etat et les cheminots. D'autre part, en vertu d'une loi du 21 octobre 1919, les dispositions de la loi du 23 février 1919, relatives à l'allocation temporaire aux retraités de l'Etat, resteront en vigueur jusqu'au 1er janvier 1821 : cette mesure s'applique aux cheminots. Quant aux indemnités pour charges de famille, elles continuent à leur être payées dans les conditions prévues, tant par l'arrêté du 13 janvier 1919 que par les conventions antérieures.

Disons enfin que le cas du personnel des réseaux secondaires d'intérêt général a fait, sur des bases analogues, l'objet d'arrêtés des 13 janvier, 3 mars 1919 et d'une circulaire ministérielle du 10 janvier 1919 ;

2° Acquisitions de matériel roulant nécessaires sur les grands réseaux d'intérêt général pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre et faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920 (art. 2).

Aux termes de la loi du 10 janvier 1919, le ministre établit, les compagnies entendues, le programme des acquisitions de matériel roulant nécessaires pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre et pour faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Les administrations doivent soumettre au ministre les projets pour les divers types de matériel, en indiquant les acquisitions qu'elles demandent l'autorisition d'effectuer à leur frais. Le surplus du matériel est acquis par l'Etat, au moyen des ressources du compte spécial.

Des imputations semblables y sont faites pour l'entretien du matériel roulant. Il a été aussi convenu que la remise en état du matériel englobait les dépenses d'amortissement des véhicules trop gravement avariés pour être réparés.

3° Partie des dépenses nécessaires pour rétablir les approvisionnements de la voie dans la situation où ils se trouvaient au 1er janvier 1914 (art. 1er de la loi et art. 3, § 3, du décret du 2 juillet 1919).

Pour ces approvisionnements, les dépenses à la charge des réseaux comprennent l'acquisition de l'équivalent en qualité et quantité, des approvisionnements consommés pour l'entretiendu matériel et des voies en 1913; les dépenses à porter au compte spécial comprennent le surplus de celles qui seraient nécessaires pour rétablir les approvisionnements dans la situation où ils se trouvaient au 1er janvier 1914. Il est prévu que l'Etat pourra restituer en nature aux réseaux les approvisionnements imputés au compte spécial, soit en quantité et qualité égales, soit en quantité et qualité représentant une valeur équivalente (art. 3 du décret).

Comment croire, après la description de ces charges et des résultats financiers, déjà perçus, de la loi du 10 janvier 1919, que les resources dont la Chambre les a dotées, conformément au projet gouvernemental, puissent suffire ?

C'est 30) millions qui sont, au total, demandés pour les deux comptes spéciaux, à savoir : 250 millions pour le compte dit de fonds de roulement (celui que nous examinons présentement) et 50 millions sur le compte des dépenses recouvrables (voir ci-après).

Pour n'insister que sur un article, le Gouvernement inscrit, en tout et pour tout, 50 millions pour les allocations au personnel ! Or, nous savons, d'une part, qu'en 1919, le remboursement des allocations a exigé 451 millions; nous savons également que ces allocations seront servies au même taux qu'en 1919, pour toute l'année 1920, ce qui veut dire que, sous déduction de la partie afférente à la rétroactivité, la même somme sera nécessaire, si l'effectif du personnel n'a pas diminué. Comme enfin, personne n'ignore que loin d'avoir fléchi numériquement le personnel s'est tout au contraire accru dans une proportion qui n'est pas éloignée du quart (1), on doit tenir pour certain que c'est seulement en fixant à 500 millions (au lieu de 50 demandés) les besoins de 1920, que l'administration des travaux publics ferait œuvre de vérité budgétaire.

Nous étions déjà arrivés, fort aisément, à cette conclusion, lorsque nous fut donné connaissance d'une note du 4 juin, de l'administration des travaux publics qui la confirme dans son point essentiel.

Elle est ainsi conçue :

Le projet de budget de 1920 prévoit une nouvelle dotation de 250 millions se décomposant ainsi qu'il suit :

Allocations au personnel.....	50 millions.
Acquisitions de matériel.....	150 —
Entretien différé.....	50 —
Total égal.....	250 millions.

Or, les dépenses restant à faire en 1920 sont les suivantes :

1° Allocations au personnel (neuf mois pour les grands réseaux et sept mois pour les réseaux secondaires et d'intérêt local).....	350 millions.
2° Acquisitions de matériel...	180 —
3° Travaux d'entretien différé.	50 —
Les difficultés de personnel et de matériel n'ont pas encore permis d'effectuer en grand les travaux de cette nature. Le crédit prévu paraît donc pouvoir être suffisant pour 1920.	
Total des dépenses restant à faire.....	580 millions.
En retranchant de ce chiffre le disponible actuel du compte spécial qui, ainsi qu'on l'a dit plus haut, s'élève à.....	180 —
Le montant des ressources nécessaires ressort à.....	400 millions.

On propose, en conséquence, de porter à 400 millions la dotation prévue de 250 millions par le projet de budget.

En demandant que la dotation de ce chapitre soit relevé de 150 millions, la note ci-dessus faisait preuve d'extrême modération.

Sa prévision actuelle pour les acquisitions de matériel (180 millions) dépasse déjà de 30 celle qui était inscrite au projet (150 millions). On ne peut guère douter, en raison de l'accroissement de l'effectif, qu'elles soient sensiblement dépassées en ce qui concerne les allocations au personnel.

Il suffit pour s'en persuader de voir quelle est la situation du compte spécial.

Le tableau des opérations au 30 juin, qui eût dû, d'après la loi, être inséré au *Journal officiel* du 1er juillet, n'y a point paru encore, au moment où nous écrivons. Il arrive que cette publication ne soit faite qu'avec deux mois de retard. C'est une mauvaise pratique qu'il faudra faire cesser.

Quoi qu'il en soit, voici l'état des opérations au 30 juin, qui nous a été remis.

I. — CRÉDIT DU COMPTE

1° Montant des crédits alloués :	
Loi du 10 janvier 1919.....	600.000.000
Loi du 30 juin 1919.....	200.000.000
Loi du 30 décembre 1919.....	165.000.000
Loi du 31 mars 1920.....	85.000.000
Total.....	1.050.000.000

II. — DÉBIT DU COMPTE

1° Chemins de fer d'intérêt général :		
a) Grands réseaux.....(4)	884.553.706 23	
b) Réseaux secondaires....	3.805.216 10	
2° Voies ferrées d'intérêt local : Voies ferrées d'intérêt local (2).		933.508.024 19
Total....	5.149.101 81	
Reste disponible au 1er juille 1920.....		116.491.975 81

(1) Auparavant 330 millions environ; maintenant 450 millions environ, non compris les personnels d'administration centrale, ou ceux des ateliers (ces derniers étant en complète transformation, il est difficile de donner un chiffre même approximatif).

(1) Y compris : « 705,460,17 pour repose de voies démontées, 60,230,663 fr. 65 pour le remontage du matériel roulant américain ; 14,958,680 francs pour fournitures de bâches ; le reste représente le payement des allocations complémentaires de cherté de vie et diverses dépenses du personnel.

(2) Y compris 6,939,730 fr. 94 pour repose de voies démontées, 4,023 fr. 30 pour réfection de matériel ; le reste : allocations complémentaires.

Que résulte-t-il de cet état?

C'est que, pour les chemins de fer d'intérêt général, le débit est de 888,358 fr., imputable pour 812,465,000 fr. aux allocations complémentaires. Or, nous avons vu que ces allocations avaient demandé 154 millions en 1918, puis 451 en 1919, soit au total 605 millions. D'où il suit qu'en 1920 elles ont, au 30 juin, déjà demandé 812 — 605 millions = 207 millions.

Il n'est donc pas téméraire de penser que la dépense de l'année entière sera au moins du double, si même elle n'atteint 500 millions.

C'est, hélas! plus qu'une hypothèse : une quasi-certitude mathématique.

Dès lors, et comme nous l'avons fait à l'égard du crédit relatif aux garanties d'intérêt, nous estimons qu'un tel procédé financier est à réprouver. Le Parlement doit se mettre en face des situations auxquelles il a à pourvoir, surtout quand elles dérivent de lois qu'il a votées. Le pays doit lui-même être instruit pleinement des charges qui l'attendent. Il n'y aura pas, enfin, d'œuvre financière saine tant que des dépenses inéluctables, et chiffrées d'avance avec certitude n'auront pas été inscrites au budget pour leur montant exact.

Au grand minimum, un relèvement de 300 millions s'impose sur le crédit de ce chapitre.

Ne pouvant, ici non plus, le proposer, nous demandons, comme plus haut, au Sénat de réduire de 1 million le crédit pour en rendre nécessaire un nouvel examen par la Chambre.

II. — ETAT G.

CHAPITRE 61. — Compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. (Rétablissement des réseaux du Nord et de l'Est dans leur état d'entretien d'avant-guerre).

Crédit alloué pour 1919, néant.
Crédit demandé pour 1920, 50 millions.
Crédit voté par la Chambre. 50 millions.
Crédit proposé par la commission, 50 millions.

Nous avons indiqué, dans les pages précédentes, l'origine et la destination de ce crédit.

Faute d'éléments précis, nous ne pouvons que nous en tenir, quant à son montant, à l'évaluation du Gouvernement.

ANNEXE N° 339 XII *G*

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (aéronautique et transports aériens), par M. le général Hirschauer, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Exposé général.

Avant d'aborder l'examen des crédits demandés par les différents départements au titre de l'aéronautique, il a semblé nécessaire à votre rapporteur de rappeler dans ses grandes lignes l'effort fait pendant la guerre, au point de vue aéronautique, en examinant la situation des différentes branches :

Au début des hostilités,
Après la première offensive allemande,
Puis à la fin de la guerre,

en faisant ressortir par des tableaux comparatifs les progrès réalisés pendant la guerre au triple point de vue du nombre, de la puissance et de la valeur militaire des engins aériens.

Il lui a paru également utile d'examiner d'une façon particulière comment se justifient les dépenses élevées de l'aéronautique en 1919, ainsi que les conditions de la liquidation des stocks de matériel d'aviation au cours de la même année.

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

Le rapporteur du budget de l'aéronautique et des transports aériens près la commission des finances de la Chambre, a fait ressortir clairement l'importance de la compression budgétaire réalisée depuis la dernière année de la guerre (1918), pour laquelle les crédits atteignaient la somme de 3,627,202,460 fr. (dont 3,229,719,580 fr. pour la guerre, 397,482,880 fr. pour la marine), alors que les crédits demandés pour l'exercice 1920 n'atteignent pas au total le dixième de cette somme.

Il est nécessaire d'accorder à l'aéronautique les fonds qui lui permettront de s'organiser, de se transformer et de se développer, mais tous les efforts doivent tendre à leur bonne utilisation et à la recherche dans tous les cas, des solutions les plus économiques.

Votre rapporteur a examiné dans cet esprit les buts poursuivis par les différentes branches utilisant l'aéronautique.

Il résulte de l'étude attentive des différents budgets que si les dépenses ont été largement comprimées et si chacun des départements s'est efforcé de réduire le plus possible ses demandes de crédits dans le cadre qu'il s'était tracé, l'effort budgétaire à demander au pays est néanmoins important, d'autant plus important que l'aéronautique utilise pendant l'année 1920 un matériel qui existe déjà et que les commandes de matériel d'aviation proprement dit ne figurent dans les différents budgets que pour des sommes très minimes; il est donc à prévoir pour ce chapitre des sommes plus considérables au titre des exercices futurs (1).

Et cependant, la situation financière générale exige impérieusement pour l'avenir et pour longtemps que ces dépenses soient réduites au minimum. Ce résultat ne peut être atteint que par la centralisation complète de toutes les ressources que la France peut consacrer à l'entretien et au développement de son aéronautique, crédits, matériel, personnel.

Or, aujourd'hui ces crédits sont demandés au titre de quatre départements ministériels : travaux publics, guerre marine, colonies.

La centralisation déjà réclamée à maintes reprises par les commissions parlementaires s'impose plus que jamais, alors que l'aéronautique, sport il y a quelques années, devenue arme pendant la guerre, appelée peut-être à devenir une arme prépondérante dans l'avenir, doit à partir de maintenant non seulement concourir à la sécurité du pays, mais encore tenir une place de plus en plus large dans l'industrie des transports et coopérer ainsi au développement de la prospérité nationale.

La direction unique, condition indispensable des progrès rapides et des efforts productifs, ne peut être obtenue qu'en réunissant entre les mains d'un « ministre de l'air » les différents services qui utilisent les engins aériens. Seul, ce ministre de l'air pourra organiser le réseau aérien du territoire national et colonial, en tenant compte à la fois des conditions économiques et militaires, donner aux études techniques et aux fabrications l'impulsion, l'orientation et l'activité qui assureront leur développement maximum; seul il pourra préparer dès le temps de paix la mobilisation des ressources nationales aéronautiques qui procurera au pays, en cas de nécessité, l'importante flotte aérienne qui assurerait sa sécurité. Cette flotte est composée actuellement d'un matériel trop coûteux, trop périssable et trop perfectible pour qu'il soit possible d'en envisager la constitution et le stockage en temps de paix comme il est possible de le faire pour d'autres matériels dont les progrès sont lents et l'entretien peu onéreux.

Les difficultés de toute nature auxquelles se heurte dans notre pays la fusion des services aéronautiques sont nombreuses; leur centralisation est néanmoins nécessaire; si la création d'un ministère de l'air, déjà réalisée chez certains de nos alliés, création qui s'imposera certainement dans l'avenir, ne pouvait être réalisée dès maintenant, il est au moins indispensable d'étendre largement les attributions actuelles du sous-secrétariat de l'aéronautique, en laissant seulement à chacun des départements qui utiliseront l'aéronautique, un bureau chargé de préparer les programmes techniques spéciaux, de déterminer les quantités de matériel nécessaires et d'en assurer l'emploi.

C'est aussi pour répondre à cette préoccupation de coordination que votre rapporteur a réservé une place importante à l'étude de l'organisation et du fonctionnement des services météorologiques, services dont dépend d'une façon absolue la sécurité de la navigation aérienne.

Des crédits ont en effet été demandés pour la météorologie au titre de cinq départements différents :

Travaux publics.
Guerre.
Marine.
Agriculture.
Instruction publique.

(sans compter ceux qui figurent aux budgets de certaines colonies).

L'état de nos finances ne nous permet pas une telle dispersion d'efforts. La météorologie est actuellement une science. Les services météorologiques, à quelque département qu'ils appartiennent, ont un but principal commun : la prévision générale des phénomènes atmosphériques. Il est de toute nécessité, aussi bien dans l'intérêt général que pour raison d'économie, de centraliser la question de prévision du temps.

L'instruction générale du personnel technique pourra être donnée dans un établissement de la faculté de Paris, mais le réseau météorologique national devra être placé sous les ordres du « ministre de l'air », ou de ce qui le remplace; il fournira aux départements intéressés les prévisions générales, d'où les spécialistes de ces départements tireront les avertissements et les instructions qu'ils communiqueront à leurs ressortissants, au besoin en les complétant par les indications de services locaux.

(1) L'Angleterre affecte dans son dernier budget de paix, £ 21 millions, soit 1,200 millions de francs à l'aéronautique; le Japon affecte au même service 1 milliard de francs répartis en 4 exercices.

PREMIÈRE PARTIE

AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

I. — Aviation.

A. — *Exposé sommaire de la situation à la mobilisation.*

L'aéronautique militaire au jour de la mobilisation comprenait :

a) 21 escadrilles d'armée ; 2 escadrilles de cavalerie ; au total 23 escadrilles = 134 avions auxquels s'ajoutèrent bientôt :

4 escadrilles d'armée créées au cours de la mobilisation ;

b) 5 parcs d'aviation d'armée au complet ;

c) 5 premières réserves de ravitaillement (une par armée) installées dans les gares régulatrices (elles n'étaient pas constituées en matériel ;

d) 2 deuxièmes réserves de ravitaillement qui n'étaient pas non plus constituées en matériel ;

e) Un service englobant la partie technique et la partie industrielle : le service des fabrications de l'aviation.

f) Les dépôts des 1er et 2e groupes d'aviation.

Les écoles civile et militaire étaient en fait fermées.

B. — *Repli sur l'intérieur.*

La situation générale pendant le 2e semestre 1914 nécessita le repli vers l'intérieur des organisations militaires et des usines de la région parisienne.

Le centre des fabrications de l'aéronautique fut transporté à Lyon,

Malgré le choix d'une région où l'industrie mécanique était particulièrement développée, les ressources lyonnaises, très inférieures à celles de la capitale, et les délais nécessaires à l'installation de l'outillage amené de Paris furent cause d'un retard considérable dans la

réalisation du plan qui avait été envisagé pour développer l'aéronautique.

C. — *Progrès réalisés pendant la guerre,*

Lorsque la guerre éclata, l'aviation militaire était en pleine période d'organisation.

Bien que les appareils ne fussent pas encore spécialisés pour répondre aux différents buts de guerre, le nombre des modèles en service était considérable. Les accessoires de navigation étaient rudimentaires, l'armement et les projectiles spéciaux inexistants; en outre, la France se trouvait pour certaines fabrications, en particulier celle des magnétos, à peu près tributaire de l'étranger, en fait de l'Allemagne.

Au moment où fut signé l'armistice, les avions étaient spécialisés en avions de combat, d'observation, de bombardement, tous munis d'équipements appropriés, puissamment armés, beaucoup plus robustes que les appareils de 1914.

La comparaison entre la situation en juillet 1914 et la situation en novembre 1918, au triple point de vue : du nombre des appareils, de leur puissance et de leur valeur militaire dispense de tout commentaire et montre d'une façon frappante l'immense effort réalisé en quatre années de guerre.

DÉSIGNATION	JUILLET 1914	NOVEMBRE 1918
Nombre.		
Avions en ligne	134	4.511
Escadrilles	23	322
Fabrications (neuf et réparé).		
Avions	429 (4e trim. 1914).	8.653 (3e trim. 1918).
Moteurs	805 (4e trim. 1914).	19.983 (4e trim. 1918).
Puissance.		
Moteurs en service	80 à 100 HP.	200 à 300 HP. des moteurs de 400 à 450 HP. étaient réalisés.
Valeur militaire.		
Vitesse des avions	Environ 100 kilomètres à 1,500 mètres.	175 à 210 kilomètres à 2,000 mètres.
Rayon d'action	80 à 100 kilomètres.	200 à 300 kilomètres.
Hauteur maxima d'utilisation	2,500 mètres.	5.000 à 6.500 mètres.
Charge (équipement militaire)	Pour mémoire.	Chasse 65 kilomètres, observation 150 kilomètres, bombardement 350 à 600 kilomètres.
Armement	Pas d'armement spécial.	Mitrailleuses spéciales, munitions perforantes, traçantes, incendiaires, canons de petit calibre.
	Obus de 90 et 95 pourvus d'ailettes.	Projectiles spéciaux de tous types de 10 à 500 kilogr., bombes de 1.000 kilogr. en essais.
Dispositifs spéciaux	Boussoles, indicateurs de vitesse.	Tous accessoires de navigation, photographie, T. S. F., projecteurs, réchauffage électrique, inhalateurs d'oxygène.
Nombre de pilotes ayant acquis le brevet militaire.	500	17.387

II. — Aérostation.

A. — *Situation au moment de la mobilisation.*

L'aérostation disposait à la mobilisation de :

a) 5 dirigeables de 6,000 à 10,000 mètres cubes.

b) 4 compagnies d'aérostiers de place à 3 sections de ballon captif chacune (ballon sphérique dit « de siège », traction hippomobile).

c) 2 sections automobiles de cerf-volant qui furent dotées, au cours de la mobilisation, de ballon sphérique dit « normal ».

d) Un établissement central de matériel d'aérostation militaire.

e) Un dépôt du 1er groupe d'aérostation.

Toute l'aérostation de « campagne » avait été supprimée en 1912, mais heureusement, le matériel avait été conservé et entretenu.

B. — *Repli sur l'intérieur.*

Le repli sur l'intérieur n'affecta pas sensiblement la production du matériel d'aérostation, cette production étant très réduite à cette époque.

C. — *Progrès réalisés pendant la guerre.*

Nombre.

Au mois de novembre 1918, l'aérostation avait en ligne 75 compagnies.

Puissance.

La hauteur pratique d'ascension, qui était au début de la guerre de 400 mètres, avait été portée à plus de 1,000 mètres.

Valeur militaire.

Aux ballons « sphériques » et « normaux » du début avaient été substitués les ballons cerf-volant, puis les « ballons allongés type R », dits type Caquot. Ce matériel, très supérieur à celui primitivement employé, permettait l'observation, même par vents forts.

Le ballon en ascension était défendu par des mitrailleuses à terre. Les nacelles étaient munies du téléphone et de la T. S. F., les observateurs dotés de parachutes.

AÉRONAUTIQUE MARITIME

A. — *Situation à la mobilisation*

A la mobilisation, l'aéronautique maritime était à peu près inexistante; c'est d'ailleurs une loi du 15 juillet 1914 qui a constitué, pour la première fois, le service central de l'aéronautique maritime sous forme d'une direction indépendante.

En fait, la direction unique cesse promptement d'exister et le service reste réparti entre l'état-major général, la direction des constructions navales, l'artillerie, la direction des travaux hydrauliques et l'intendance.

Avec une telle dispersion d'efforts, le résultat bien que suffisant, n'a pas été ce qu'il aurait pu être.

Et cela peut, à bon droit, étonner.

Nul autre ministère n'était mieux en mesure de donner un grand développement à la navigation aérienne :

Corps d'officier remarquable, dressé à la navigation;

Corps d'ingénieurs des constructions navales admirablement recruté et très apte à prendre en main les constructions relatives à l'aéronautique maritime;

Corps de mécaniciens, nombreux, bien encadré, apte à toutes les questions relatives aux moteurs.

A la marine il fallait seulement approprier des moyens excellents à un but nouveau; à la guerre il fallait tout créer.

En somme, le 2 août 1914, la marine militaire française disposait de huit (8) hydravions.

B. — *Repli sur l'intérieur.*

La production, d'ailleurs faible, des hydravions n'eut pas à souffrir du repli des installations industrielles de la région parisienne au moment de l'avance des Allemands.

L'aéronautique maritime profita des circonstances pour décentraliser ses fabrications et créer sur les côtes (Bayonne, Bordeaux, Lorient) des centres de fabrication.

C. — *Progrès réalisés pendant la guerre.*

L'aéronautique maritime sut s'imposer par les brillants services qu'elle rendit dans la lutte contre les sous-marins; elle disposait en novembre 1918 d'une flotte aérienne puissante d'hydravions, de dirigeables et de ballons captifs. Comme pour l'aviation et l'aérostation, nous examinerons rapidement les progrès réalisés pendant les hostilités au point de vue du nombre des engins en ligne, de leur puissance et de leur valeur militaire.

Hydravions.

DESIGNATION	JUILLET 1914	NOVEMBRE 1918
Nombre.		
Appareils en ligne	8	1264.
Puissance.		
Puissance des hydros	110 HP.	600 HP. (des hydros de 1,000 HP. étaient en cours de construction).
Valeur militaire.		
Vitesse des hydros	Environ 100 kilomètres.	160 kilomètres.
Rayon d'action	300 kilomètres	800 kilomètres, des appareils ayant 1,200 kilomètres de rayon d'action étaient en cours de construction.
Poids utile transporté	30 kilogr.	350 à 600 kilogr. suivant les types.
Armement	Pas d'armement.	Mitrailleuses spéciales, canons de 47 et de 75 m/m.
	Obus de 90 et 105 pourvus d'ailettes.	Projectiles spéciaux de 70 et 150 kilogr. avec des dispositifs appropriés.
Dispositifs spéciaux	Pas de spécialisation.	Tous accessoires de navigation, T. S. F., etc.
Utilisation	Pas de coques, mais de simples flotteurs.	Hydros de haute mer, hydros de patrouille, hydros de combat, hydros d'alerte ou de bord. Coques atteignant jusqu'à 15 mètres de long et 2 m. 75 de large, tenant la mer par gros temps.

Ballons captifs.

DÉSIGNATION	JUILLET 1914.	NOVEMBRE 1918
Nombre.		
Ballons en service	Les ballons commencent à être utilisés en 1916 (1).	200
Puissance.		
Cubes		820 mètres cubes et 1,000 mètres cubes.
Valeur militaire.		
Type des ballons	Ballon Caquot, type de la guerre.	Ballon allongé type P et K enlevant respectivement 2 et 3 observateurs.
Nacelles	Nacelle type guerre.	Nacelle profilée pare-brise, logement de parachutes.
Câbles	Câbles type guerre.	Câbles améliorés.

(1) L'aéronautique maritime avait, il y a une vingtaine d'années, un service de ballons sphériques à Toulon. Ce service avait été supprimé.

L'aéronautique maritime avait réalisé l'organisation suivante :

a) Centres de captifs : comprenant 18 centres de 4 ballons chacun formant un réseau sur les côtes de France, d'Algérie et de la Méditerranée orientale. Ce réseau se raccordait aux centres anglais ;

b) Centres de Corfou et de Moudros pour les ballons de l'armée navale ;

c) Navires porte-captifs : 80 étaient en service en novembre 1918, 70 autres étaient en cours d'aménagement.

BALLONS DIRIGEABLES

Il serait difficile de mettre sous forme de tableau les caractéristiques des dirigeables en service ou en fabrication à la fin de la guerre par suite de la diversité des types qui ont été simultanément en service.

Partie de néant au début de 1916, l'aérostation maritime disposait, au moment de la cessation des hostilités soit un peu plus de deux ans après, de :

14 centres de dirigeables armés au total d'environ 40 unités.

Plus de 60 dirigeables avaient été construits ou mis en chantier, 14 autres unités provenant de cession ou d'achats à l'étranger avaient été utilisés.

Alors que les deux plus grosses unités cédées à la marine par la guerre en 1916 étaient des dirigeables souples cubant 14,000 mètres cubes, en 1917 l'aéronautique maritime mettait en chantier un croiseur aérien d'essai de 50,000 mètres cubes armé d'un canon de 75. Ce croiseur rigide devait filer 90 kilomètres à l'heure et être capable de tenir cette vitesse plus de vingt heures. Il aurait pu naviguer trois jours à allure de croisière.

La mise en chantier de 11 unités de type analogue était prévue pour 1919.

L'exécution de ce programme fut interrompue à l'armistice.

Nous devons recevoir, de par le traité de paix, deux dirigeables allemands. La question qui reste à déterminer est de savoir si nous disposons de hangars convenables pour abriter, et surtout pour manœuvrer ces navires aériens.

Les dirigeables, hors la guerre maritime, ont rendu peu de services pendant la guerre ; les Allemands qui avaient fondé d'aussi grands espoirs sur la guerre aérienne par grands dirigeables que sur la guerre sous-marine ont vu, pour terminer, la guerre sous-marine enrayée, en particulier par l'observation par petits dirigeables.

Mais le dirigeable peut être un magnifique outil de navigation commerciale.

RÉSUMÉ

En résumé, on peut dire que la guerre a fait faire à l'aéronautique, et en particulier à l'aviation, des progrès immenses, dus, non seulement à l'ingéniosité des constructeurs, au courage des pilotes, mais aussi à la disposition de ressources financières énormes, et enfin, il faut hélas l'ajouter, à une dépense bien grande de vies humaines.

La puissance de l'emploi militaire de l'avion a également été mise en lumière d'une façon éclatante, et cet emploi a été réglementé au même titre que celui des autres armes pour obtenir avec l'effort minimum, l'effet maximum.

On doit ici rendre une éclatante justice aux prévisions géniales d'Ader qui, vingt ans avant la guerre, avait vu la nécessité de la manœuvre aérienne par escadrilles et escadres constituées.

Là, comme partout, qui s'arrête, en fait recule, car d'autres avancent.

Or, aux progrès qui ont été faits depuis quelques années (le kilomètre bouclé de Farman date de douze ans), qu'on juge des progrès qui pourront encore être réalisés dans les années qui vont suivre.

La sécurité de la patrie est en jeu.

Une guerre peut débuter par une violente

attaque aérienne brusquée qui sèmera aux endroits choisis des torpilles de haute puissance, des obus à gaz ; la mer n'est plus un obstacle pour l'ennemi pourvu d'une puissante flotte aérienne.

La « couverture » qui était en 1914 terrestre, et à un degré moindre maritime, doit être avant tout aérienne.

Le développement des communications aériennes, liaisons intérieures, liaisons internationales, est une nécessité du moment, une œuvre d'avenir.

Nécessité du moment, car elle fait vivre, travailler, chercher, l'industrie aéronautique dont nous pouvons avoir besoin demain ; elle entretient l'émulation des constructeurs et des inventeurs ; elle entretient la formation des pilotes.

Œuvre d'avenir, car tout se perfectionne ; déjà, les dangers ont de beaucoup diminué ; ils diminueront encore, et le voyage aérien sera certainement le moyen de locomotion le plus rapide, car l'avion ne connaît que la distance « à vol d'oiseau » et sa vitesse dépasse déjà 200 kilomètres à l'heure.

C'est le moyen de transport indiqué pour la correspondance, pour certains chefs, dans les immenses étendues des colonies, où une heure de vol représente 10 ou 15 rudes journées de marche.

Le maître de l'air sera le maître du monde.

Mais, pour réaliser cette œuvre, il faut :

La centralisation des efforts et des crédits ;

L'établissement d'un programme rigoureux de développement civil, militaire, marin, colonial... de l'aviation.

Sans aucun doute, un tel programme ne peut, comme un programme de contruction navale, être conçu en détail pour un grand nombre d'années, les progrès matériels sont trop rapides ; mais les grandes lignes de ce programme doivent sans tarder être arrêtées sous forme législative.

La maîtrise de l'air exige une politique de l'air.

DEUXIÈME PARTIE

DÉPENSES EN 1919

Le montant des dépenses faites au cours de l'année 1919 au titre de l'aviation militaire a été considérable. Ce fait peut, a priori, sembler anormal, étant donné que, d'une part, le nombre des avions en service en 1919 était très inférieur à celui des appareils en ligne en 1918, et que, d'autre part, il existait en stock du matériel en quantité suffisante, dans son ensemble, pour permettre de satisfaire aux besoins sans passer de commandes nouvelles importantes. Mais si l'on examine, d'une part, les conditions dans lesquelles étaient passées les commandes pendant la dernière période de la guerre, et d'autre part, la nature des dépenses faites au titre de l'aéronautique en 1919, on constate que la plupart de ces dépenses étaient justifiées.

Au cours des hostilités, l'aéronautique militaire avait été autorisée par le Parlement à engager des dépenses jusqu'à concurrence de 800 millions par trimestre.

Les raisons qui avaient conduit à adopter cette mesure étaient les suivantes :

Les crédits budgétaires étaient alors votés chaque trimestre pour le trimestre suivant :

Or, d'une façon générale, le matériel aéronautique (en particulier les moteurs) demande de longs délais pour sa fabrication, et il n'était pas possible d'attendre que les crédits d'une période de trois mois fussent votés pour lancer les commandes correspondantes.

Il était d'ailleurs nécessaire, pour satisfaire aux programmes arrêtés d'accord avec le général commandant en chef, de passer des commandes importantes permettant aux industriels de s'approvisionner en matières premières, d'organiser leurs fabrications et d'assurer la livraison du matériel avec un échelonnement qui s'étendait sur plusieurs trimestres.

Dans leurs grandes lignes, les dépenses de 1919 peuvent se classer de la manière suivante :

A. — Dépenses que l'on pourrait appeler « de régularisation ».

B. — Dépenses nouvelles engagées pour 1919.

Parmi les premières, les principales dépenses ont trait aux :

— Payements n'ayant pu être effectués en 1918, pour des fournitures faites pendant cet exercice, par suite de retard dans l'établissement des factures et surtout dans la liquidation des marchés.

— Payements de fournitures faites en exécution de marchés dits « ouverts » passés avant le mois de novembre 1918.

— Payements d'indemnités aux industriels pour frais spéciaux entraînés par l'installation d'ateliers en province lors de l'avance des armées allemandes sur Paris et des bombardements de la capitale.

— Payements de commandes faites à l'étranger par l'Etat français.

Dans la deuxième catégorie se rangent les :

— Dépenses correspondant à l'achat de certains matériels absolument nécessaires et n'existant pas en stock.

— Dépenses exceptionnelles qui auraient dû être demandées au titre du « budget extraordinaire », si cette présentation avait été admise en 1919. Ces dépenses étaient rendues nécessaires par le passage du pied de guerre au pied de paix.

PROGRAMME NOUVEAU

L'état-major de l'armée a fixé les grandes lignes de l'organisation, l'importance des stocks à conserver pour :

a) Constituer la réserve de guerre.

b) Satisfaire aux besoins du service courant.

c) Assurer le fonctionnement du service du temps de paix.

Le programme provisoire ainsi arrêté, l'aviation devait sans délai s'organiser d'après ce nouveau programme, trouver ou improviser des casernements, des terrains, des hangars, car il ne faut pas oublier que les installations fixes qu'elle possédait avant la guerre avaient été détruites au cours des opérations (Reims, camp de Châlons, places de l'Est et du Nord-Est) ; liquider dans des conditions difficiles tous les marchés qu'elle avait passés ; régler sa comptabilité du temps de guerre ; reclasser et remettre en état son matériel.

La tâche était écrasante ; il lui eût fallu disposer d'administrateurs éprouvés, de chefs d'établissements expérimentés, d'un personnel technique nombreux, d'une main-d'œuvre considérable : tous ces moyens d'action indispensables allaient lui faire presque totalement défaut à la fois.

En effet, si pendant la guerre, l'aéronautique put trouver dans les cadres de l'armée active des chefs éminents, des commandants d'unité remarquables, des pilotes dont la valeur est proverbiale, elle avait su chercher la plupart de ses commandants d'établissements, ainsi que son personnel administratif, parmi les officiers de réserve qui surent, d'ailleurs, lui rendre des services inappréciables et dont quelques-uns laisseront leur nom dans l'aviation (colonel Dhé, commandant Caquot, lieutenant-colonel Guiffart, etc.)

Il résulte de cet état de choses, qu'en peu de mois, dans la période critique dont nous avons parlé, l'aéronautique vit son administration centrale désorganisée, ses établissements sans chefs. Il fallut, pour faire face à cette situation grave, rechercher et trouver parmi les éléments jeunes et hardis qui composaient l'aviation, le personnel que la démobilisation venait de lui enlever.

Les pertes que l'aviation faisait dans ses cadres techniques subalternes étaient aussi sensibles.

L'aviation a su conjurer la crise, mais elle en ressent encore l'ébranlement.

On peut ajouter que, même aujourd'hui, dans le personnel des officiers techniciens appartenant à l'armée active, les départs sont nombreux. L'industrie privée a su apprécier leur valeur et leurs services ; elle les appelle et la comparaison qui s'impose entre les soldes médiocres, l'avancement réduit que l'Etat réserve à ses techniciens, et les traitements élevés offerts par l'industrie, fait chaque jour plus nombreux les départs des officiers ingénieurs.

Là sans doute, comme dans les autres services techniques du département de la guerre, il faudra autre chose que des indemnités variées distribuées au compte-gouttes, à tous sans distinction, pour retenir les techniciens de valeur. Il faut créer le corps des ingénieurs de l'aéronautique, l'ouvrir largement mais seulement aux très bons, et se garder de lui donner aucune assimilation avec les grades de l'armée afin de pouvoir le payer ce qu'il vaudra.

En ce qui concerne le matériel, il ressort de l'étude des dépenses supportées par l'aviation au cours de l'exercice 1919, qu'elle s'était bornée à entretenir le matériel existant, sans en assurer le renouvellement.

TROISIÈME PARTIE

LIQUIDATION DES STOCKS DU MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE, SES RÉSULTATS AU COURS DE L'ANNÉE 1919

Avant d'examiner la situation des stocks de matériel d'aviation à la fin de 1919, il semble utile de rappeler brièvement quelles ont été les quantités de matériel fabriquées pendant la guerre, ainsi que l'allure des fabrications.

Au début des hostilités, la production du matériel d'aviation était très faible (38 moteurs et 62 avions seulement furent livrés pendant le mois de septembre 1914). Le maximum de la production fut atteint respectivement en juillet 1918 pour les moteurs (4,490 moteurs neufs, 2,196 moteurs réparés) et en août de la même année pour les avions (2,853 avions neufs, 383 avions réparés) le plan des fabrications prévoyait pour la fin de l'année et pour l'année suivante une production beaucoup plus considérable encore.

Il sortit d'usine depuis la déclaration de guerre, jusqu'à la fin de 1918 :

49,800 avions neufs (plus de 60,000 si l'on y ajoute les avions réparés) ;

92,000 moteurs neufs (131,000 si l'on tient compte des moteurs réparés).

Il eut certainement été possible par un choix judicieux des types de moteurs, par une réduction du temps pendant lequel les moteurs restaient inutilisés dans les établissements et dans les parcs, enfin, par organisation minutieuse des réparations, de réaliser les programmes avec un nombre beaucoup moins considérable de moteurs.

L'importance des fabrications de l'aviation peut sembler hors de proportion avec les effectifs qui ont été mis en ligne, mais il est nécessaire de rappeler que pour avoir au front un avion de chasse, il fallait sortir d'usine 6 avions dans l'année, et pour avoir un avion de bombardement ou d'observation, 4 avions ; en outre, les perfectionnements techniques du matériel étant constants et rapides, il fut parfois nécessaire de renoncer à l'emploi d'un matériel déjà fabriqué, dont on avait escompté l'utilisation pour le remplacer par un matériel plus perfectionné.

En outre, la production comprend le matériel construit pour nos alliés (moteurs pour l'Angleterre, moteurs et avions pour la Russie, les Etats-Unis, etc.).

Une si formidable fabrication dont le rendement maximum fut, comme il a été dit, atteint pendant le 3e trimestre 1918, n'a pu, malgré tous les efforts qui ont été faits, être arrêté brusquement dans son élan.

Parmi les causes qui ont retardé l'arrêt des fabrications, les principales sont les suivantes :

Ne pas mettre brutalement en chômage tout le personnel ouvrier employé aux fabrications de l'aéronautique ;

Ne pas arrêter tout progrès pour plusieurs années en se privant totalement des moteurs les plus récents et les plus puissants mis en fabrication pour la campagne du printemps 1920 (Renault 450 et Lorraine 370).

A la production de la période de guerre, il faut donc ajouter pour connaître la totalité du matériel qui a été construit, le reliquat de la fabrication due à la vitesse acquise et la production réduite du matériel nouveau, sur laquelle fut reportée autant que possible l'activité de la main-d'œuvre qui ne pouvait être licenciée immédiatement, soit environ :

15,000 moteurs et 5,000 avions.

Il est évidemment regrettable que ces chiffres n'aient pu être réduits, soit par résiliation des marchés, soit par cession à des neutres.

Les autres fabrications spéciales à l'aviation, quoique beaucoup moins importantes, ont suivi la marche générale des fabrications d'avions et de moteurs.

UTILISATION DES STOCKS

Après l'armistice, l'aviation traversa une période difficile ; il s'agissait en premier lieu de déterminer le programme du temps de paix, de préciser au moins dans les grandes lignes l'importance des stocks du matériel qui lui serait

tenaient et de déterminer les quantités de matériel à réserver pour :

a) Constituer la réserve de guerre conformément aux plans de l'état-major de l'armée ;

b) Satisfaire aux besoins du service courant, en tenant compte de la durée de conservation de ce matériel ;

c) Doter les établissements et formations du temps de paix.

Les conclusions des études qui ont été faites ont conduit à mettre à la disposition de la liquidation des stocks au cours de l'année 1919 :

Plus de 8,000 avions, dont près de 3,000 en état de vol, les autres non munis de leur moteur et plus ou moins détériorés (1).

Plus de 11,000 moteurs, la plupart utilisables (1) ;

Environ 800 hangars démontables ;

Une quantité considérable de pièces de rechanges ;

Des accessoires en bon état en excédent des besoins, ainsi qu'une petite quantité d'outillage ;

Des matières premières pour les fabrications de l'aviation ;

Des matériaux divers.

Les stocks qui viennent d'être énumérés peuvent, au point de vue de leur utilisation, être répartis en deux catégories :

a) Matériel spécial à l'aviation.

b) Matériel d'usage général.

MATERIEL SPÉCIAL A L'AVIATION

Le matériel de cette catégorie est celui dont la valeur d'achat est de beaucoup la plus élevée ; mais sa conservation est difficile, parfois impossible au delà d'une certaine durée (avions) il exige pour son stockage une surface couverte considérable et onéreuse à entretenir, une main-d'œuvre importante.

Tout le matériel spécial à l'aviation liquidé nécessite, pour sa conservation, des dépenses importantes ; sa valeur marchande actuelle est très faible, à peine supérieure à la valeur de la matière première (diminuée encore parfois des frais de récupération) ; et cette valeur diminue avec le temps ; il importe donc qu'il soit effectivement vendu le plus rapidement possible.

Il semble que ce résultat ne puisse être atteint qu'en baissant considérablement les prix qui avaient été fixés, prix qui ne pouvaient être basés que sur la valeur industrielle actuelle du matériel, compte tenu du point de stockage et des difficultés de récupération et de transport.

MATÉRIEL D'USAGE GÉNÉRAL

Presque tout le matériel de cette catégorie trouve facilement preneur. Il y a même lieu, pour la liquidation de certaines catégories, en particulier de l'outillage, de procéder avec une certaine circonspection. En effet si les demandes des industriels portent tout spécialement sur l'outillage, ce matériel se conserve très facilement et n'occupe qu'une surface restreinte ; il serait regrettable de liquider actuellement des outils qu'il serait nécessaire de racheter à bref délai à un prix très supérieur, pour la marche même des usines de l'Etat.

En ce qui concerne les hangars, la question est quelque peu différente, si 400 environ sur les 800 qui pouvaient être liquidés ont été rapidement vendus, les autres n'ont pas trouvé preneur au prix fixé.

Le hangar d'aviation est un abri démontable en bois et toile, d'un transport relativement facile, mais qui, employé comme abri permanent est extrêmement onéreux à entretenir (une couverture complète par an).

Ceux qui ont été achetés, l'ont été parce qu'ils étaient en bon état, à proximité de l'endroit où ils devaient être employés et parce que, pour les acquéreurs (régions libérées ou industriels), la condition de disposer immédiatement de surfaces couvertes, primait toute autre considération.

Les hangars d'aviation peuvent être modifiés et transformés ; on peut les couvrir en tôle, les clore avec des cloisons de briques ; néanmoins la liquidation de ceux qui sont encore indisponibles ne se fait plus. Le fait semble tenir à ce que les hangars restant sont dispersés sur presque tout le territoire, ils sont souvent situés sur des points d'accès difficile ; ils sont de plus presque tous en mauvais état par suite du manque de surveillance et de l'impossibilité de les entretenir.

Donc, le matériel d'usage général trouve facilement preneur ; mais le matériel spécial à l'aviation ne se vend pas ; toutefois une amélioration vient d'être apportée à la situation. Le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique ayant constaté les bons résultats obtenus chez les Anglais dans leur liquidation des stocks d'avions par la remise de ceux-ci à un consortium de constructeurs, a étudié, pour la vente des stocks français d'aviation qui vient de lui être confiée, une solution de même nature qui paraît devoir aboutir.

Il est hors de doute que dans ces conditions la question sera réglée au mieux et promptement ; on peut seulement regretter que cette liquidation n'ait pas été plus tôt ainsi organisée.

(1) Il est à remarquer que ces chiffres correspondent dans une certaine mesure à ceux des avions et moteurs livrés après l'armistice ; mais il va de soi que les avions livrés aux stocks étaient ceux des modèles les plus anciens.

QUATRIÈME PARTIE

EXAMEN DES CRÉDITS POUR 1920

I. — Ministère des travaux publics.

Sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des Transports aériens.

Le décret du 20 janvier 1920 a créé au ministère des travaux publics le sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens ; le décret du 30 janvier 1920 lui a rattaché l'organe de coordination générale de l'aéronautique et les établissements qui en dépendent.

Le programme poursuivi au cours de l'exercice 1920 comporte :

a) L'organisation de l'administration centrale ainsi que celle des services et établissements qu'elle dirige ;

b) La création des éléments essentiels du réseau aérien de la métropole, œuvre capitale pour l'avenir de la navigation aérienne française mais qui, par suite de son ampleur et de l'importance des crédits nécessaires, sera poursuivie et complétée progressivement ; elle s'échelonnera sur les exercices futurs ;

c) L'organisation d'un concours doté de primes pour la réalisation de types d'avions commerciaux ;

d) Le maintien en activité et le développement des sociétés de navigation aérienne, des bureaux d'études et des industriels aéronautiques.

Il eût été bien hardi celui qui, il y a peu d'années, serait venu proposer au pays d'organiser un réseau de navigation aérienne avec ses terrains d'atterrissage, ses ports et leurs installations de toutes sortes, ses phares et ses balises, ses postes de T.S.F. et ses services d'informations météorologiques, de provoquer la construction d'une flotte commerciale pour exploiter ces lignes et les prolonger sur le monde entier.

L'idée aurait semblé irréalisable hier ; aujourd'hui c'est le pays tout entier plein de foi dans l'avenir qui en réclame la réalisation.

Dès les premiers mois de 1919, l'opinion se préoccupa d'utiliser l'immense effort technique fait pendant la guerre et d'appliquer au développement de la prospérité économique du pays des inventions et des perfectionnements qui avaient eu avant tout un but militaire. L'aviation devait, en premier lieu, retenir l'attention. Les problèmes techniques qu'avait posé la guerre étaient, il est vrai, bien différents de ceux qu'on eût envisagé pour l'étude d'appareils dont la première qualité doit être en dehors de la sécurité un prix de revient aussi faible que possible et une capacité de transport considérable ; néanmoins les exploits pacifiques de 1919 prouvèrent que des appareils de guerre, à peine modifiés, s'ils ne remplissaient qu'imparfaitement les conditions requises, étaient déjà d'admirables engins ; les traversées de l'océan Atlantique en avion et en dirigeable, les voyages de Londres au Cap, de Paris à Dakar, la traversée du Sahara, le raid Paris-Pékin, montrèrent à tous qu'un mode nouveau de locomotion infiniment rapide et aussi sûr que ceux qui existent devait retenir toutes les attentions.

La soudaineté avec laquelle s'est imposée l'aviation, l'intérêt que lui portent aussi bien nos alliés que nos adversaires d'hier, montrent que dans cette nouvelle branche de l'activité toute année de retard ne pourra être regagnée.

C'est donc en pleine connaissance de cause et pénétré de l'importance de l'œuvre à accomplir qu'il y a lieu d'accorder les crédits pour entreprendre l'organisation de notre réseau aérien.

Comme nous l'avons dit, le matériel de guerre actuel s'adapte mal au rôle d'engins de transport, le prix de revient de la tonne kilométrique est trop élevé. Il peut néanmoins et même doit être utilisé car son emploi fournira des indications précieuses pour les études à faire et les perfectionnements à réaliser ; mais ce serait une lourde faute de ne point chercher à créer l'outil spécial qui est indispensable.

L'organisation du nouveau département est la suivante :

a) Administration centrale ;
b) Service de la navigation aérienne ;
c) Service technique de l'aéronautique ;
d) Service des fabrications aéronautiques.

Le projet de budget présenté au titre du sous-secrétariat d'Etat comprend, outre les crédits demandés antérieurieurement pour le fonctionnement des établissements relevant de l'organe de coordination générale de l'aéronautique, crédits qui ont été revisés et comprimés, les crédits destinés à assurer le fonctionnement de l'administration centrale du nouveau sous-secrétariat.

BUDGET ORDINAIRE

Les crédits demandés au titre du budget ordinaire sont destinés, dans les grandes lignes à faire face aux besoins :

a) Fonctionnement de l'administration centrale, cabinet et bureaux.

b) Fonctionnement des établissements et services :

Service de la navigation aérienne ;
Service technique aéronautique ;
Service des fabrications de l'aéronautique.

BUDGET EXTRAORDINAIRE

Les crédits demandés au budget extraordinaire correspondent à :

L'organisation du réseau aérien français (ports aériens, renseignements météorologiques, liaisons par T. S. F., l'installation du service technique de l'aéronautique ;

La construction par les industriels de types d'avions commerciaux (sous formes de primes de concours).

L'installation du service des fabrications aéronautiques.

Il y a lieu d'examiner sommairement tant pour le budget ordinaire que pour le budget extraordinaire, à quel programme correspondent les différentes catégories de demandes de crédits qui viennent d'être énumérées.

BUDGET ORDINAIRE

Dans le projet de loi relatif aux dépenses résultant de la création des nouveaux ministères et des sous-secrétariats d'Etat, des crédits ont été demandés pour le traitement du sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique et les indemnités allouées au personnel de son cabinet.

Il importe en outre de constituer l'administration centrale du sous-secrétariat de l'aéronautique et des transports aériens, qui doit non seulement remplacer l'ancien organe de coordination générale de l'aéronautique, mais centraliser, traiter et résoudre toutes les questions que posera chaque jour l'essor toujours croissant de la navigation aérienne. Tous les services ou établissements dont le rôle est de s'occuper de la navigation aérienne, toutes les commissions chargées de mettre au point les diverses questions intéressant l'aéronautique, toutes les missions française de l'aéronautique à l'étranger, sont déjà ou seront rattachées au sous-secrétariat d'Etat.

Ce nouveau département est seul chargé de mettre en commande et de recevoir le matériel aéronautique nécessaire à l'armée, à la marine et aux colonies.

Le personnel technique, ingénieurs, agents des réseaux de la navigation aérienne, agents

et sous-agents techniques, comptables, etc., personnel qui existe déjà en grande partie, mais qui est dispersé dans diverses administrations devra être regroupé, rattaché au sous-secrétariat d'Etat à l'aéronautique.

L'administration centrale doit donc être stable et permanente.

Outre le cabinet du sous-secrétaire d'Etat, le nouveau département comprend quatre services ou bureaux ayant respectivement les attributions suivantes :

a) Organisation générale. — Création des réseaux de navigation. — Aménagement des terrains. — Service central des renseignements. — Informations sur les aéronautiques étrangères. — Législation spéciale française et internationale. — Application des conditions insérées dans les traités de paix de 1919. — Subventions.

b) Matériel aéronautique. — Commande d'appareils. — Etudes. — Expériences et essais.

c) Comptabilité générale. — Liquidations. — Délégations de crédits. — Ordonnancement. — Budgets. — Marchés. — Contentieux.

d) Personnel des divers services de l'aéronautique. — Recrutement, avancement, pensions, missions, distinctions honorifiques, bibliothèque, impression de documents, traductions, service intérieur. — Service général du courrier.

Provisoirement, les fonctions sont assurées, dans les bureaux du sous-secrétariat d'Etat par un personnel militaire, qui faisait partie de l'organe de coordination générale de l'aéronautique. Il est possible de prévoir la transformation graduelle des cadres actuels en une administration civile.

Une fraction importante de la dépense correspondant au payement du personnel ne constitue pas en réalité un débours nouveau, car elle concerne du personnel déjà employé dans les bureaux de l'organe de coordination générale de l'aéronautique dont le payement aurait été prévu en tout état de cause au budget de 1920.

La même remarque s'applique à certaines dépenses de matériel.

b) FONCTIONNEMENT DU SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Ce service qui a déjà commencé à fonctionner en 1919 a pour but :

a) De créer un réseau d'aérodromes pour la navigation aérienne (dirigeables et avions).

b) D'organiser le réseau météorologique et le réseau radiotélégraphique indispensable à la sécurité de la navigation.

c) De provoquer par un appui financier la formation et le développement des sociétés de navigation aérienne.

Dès 1919, un certain nombre d'aérodromes fonctionnent normalement, d'autres seront ouverts au fur et à mesure de leur achèvement.

Le mouvement de port du Bourget en 1919 a permis d'étudier et d'établir le tableau d'effectif d'un port aérien en plein rendement.

Le personnel spécial nécessaire au fonctionnement du réseau météorologique et radiotélégraphique des ports aériens est en voie de recrutement.

L'appui financier est donné aux compagnies sous forme de primes allouées en fonction des vols effectués par les aéronefs leur appartenant (aéronefs français battant pavillon français, appartenant à une société française).

L'attribution de ces primes, outre qu'elle amènera un développement plus rapide des compagnies de navigation procurera à l'Etat les avantages ci-après :

« Entretien d'une réserve permanente de personnel naviguant et technique, pilotes, mécaniciens, télégraphistes, météorologistes en parfait état d'entraînement.

« Maintien en activité d'une industrie péronautique importante susceptible de se développer rapidement pour construire des avions militaires, industries dont le débouché normal sera la fabrication d'avions commerciaux.

« Constitution d'une réserve permanente de matériel lorsque les aéronefs rempliront certaines conditions permettant éventuellement leur utilisation militaire ». Cette réserve permettrait d'attendre l'intensification des fabrications d'appareils purement militaires.

Un règlement d'allocation de primes modifié après l'expérience acquise en 1919 sera appliqué en 1920 (1).

c) SERVICE TECHNIQUE DE L'AÉRONAUTIQUE

Ce service comprend l'ancienne section technique de l'aéronautique, la partie du service technique et industriel de l'aéronautique maritime correspondant aux études et une partie de l'établissement central du matériel de l'aérostation militaire de Chalais-Meudon.

Le service technique de l'aéronautique est avant tout un service de recherches et d'études ; son importance est au moins aussi grande en temps de paix qu'en temps de guerre, son champ d'études se trouvant étendu au développement industriel de l'aviation.

Du service technique dépendent encore les collections de la S. T. A. Ces collections constituent une richesse inestimable au point de vue historique, technique, etc... ; elles présentent un intérêt considérable pour la documentation présente et future des spécialistes de l'aéronautique. On y trouve depuis les dessins originaux de Conté concernant l'aérostation de la 1re République jusqu'aux appareils d'aviation les plus récents en dessins, modèles, et souvent en vraie grandeur.

Il importe que ces collections, aujourd'hui sommairement installées dans un misérable hangar, torride en été, inondable en hiver et loué à un prix assez élevé, soient abritées dans des conditions qui en assurent la conservation. Il faut qu'elles puissent être classées méthodiquement et présentées aux intéressés, il faut qu'il soit possible de les compléter et de les tenir à jour.

Il est vraisemblable que si le conservatoire de l'aéronautique était organisé et doté de personnalité civile, la plupart des industriels et des techniciens de l'aéronautique seraient disposés à participer, soit par des dons, soit par des subventions à son développement car ce musée mettrait en relief le résultat de leurs efforts et de leurs recherches.

Le grand hangar de Chalais-Meudon a été choisi pour l'installation des collections de l'aéronautique ; il y a lieu d'aboutir avant la mauvaise saison.

D'accord avec le Gouvernement, une somme de 50,000 fr. sera affectée à la mise à l'abri et à l'organisation des collections de l'aéronautique. Cette somme sera obtenue en effectuant un abattement de 50,000 fr. sur le crédit de 3 millions demandé au chap. 1 de l'état E, 4e section, pour l'équipement des laboratoires du S. T. A, crédit qui ne pourrait vraisemblablement pas être entièrement utilisé cette année par suite du retard apporté à la construction des bâtiments.

Le crédit de 50,000 fr. destiné aux collections reste inscrit au chap. 1 dont le montant total ne sera pas modifié.

d) *Service des fabrications de l'aéronautique.*

Le service des fabrications de l'aéronautique est chargé de faire construire tout le matériel aéronautique destiné aux divers départements ministériels, de surveiller la construction, de prononcer la réception et de faire la livraison aux services destinataires.

Le service doit disposer des crédits nécessaires à son propre fonctionnement.

BUDGET EXTRAORDINAIRE

A. — *Service de la navigation aérienne.*

Le service de la navigation aérienne doit faire face, au cours de l'exercice 1920, à des dépenses de premier établissement pour réaliser le programme ci-après :

Aérostation. — Création de 5 ports d'attache pour dirigeables : Paris (Orly), Marseille, Alger, Tunis, Casablanca.

Mise en chantier de 2 dirigeables rigide de 70,000 mètres cubes.

Le programme actuel comporte la mise en construction de deux hangars à dirigeable à Orly et des deux dirigeables dont il a été parlé. La dépense correspondante de 72 millions est répartie sur 4 exercices : 1919, 1920, 1921, 1922.

Aviation. — Etude et tracé des principales routes aériennes. Etablissement aux points terminus de ces lignes d'aéroports importants. Jalonnement de ces routes par des terrains d'atterrissage.

Les grands courants de navigation aérienne dont on veut faciliter l'établissement sont :

a) Les courants internationaux, France-Angleterre ; France-Belgique ; France-Europe-Centrale ; France-Italie ; France-Espagne.

b) Les courants nationaux, France-Afrique du Nord et au delà.

c) Les courants de pénétration à l'intérieur de nos colonies et protectorats.

d) Les courants métropolitains perpendiculaires au courant du réseau ferré.

Les courants de navigation doivent être jalonnés, tant que la navigation aérienne ne sera pas à l'abri des incidents de moteurs, par des terrains permettant d'atterrir, et terminés par par des « aéroports » importants.

Etant donné l'importance des travaux à effectuer et les possibilités budgétaires, l'aménagement et l'installation des aérodromes ont été divisés en 5 phases. A chacune de ces phases correspond une catégorie d'aérodromes (terrains de secours, halte, station, gare, port).

1re phase. — Terrains de secours. — Terrain d'atterrissage éventuel pourvu seulement d'un poste téléphonique et d'un dépôt réduit de combustibles.

2e phase. — Halte. — Terrain d'atterrissage avec abri pour avions : téléphone et dépôt de combustibles.

3e phase. — Station. — Terrain d'atterrissage avec grand hangar-abri comportant un atelier (susceptible d'effectuer de petites réparations), un poste téléphonique, un dépôt de combustibles et une section de dépannage.

4e phase. — Gare. — Installation plus développée que celle de la station ; elle comporte en outre une direction de gare, des services de douane et de P. T. T., un magasin de pièces de rechange, un garage.

5e phase. — Port. — Le port aérien comporte tous les services qui fonctionnent dans une gare, mais ces services sont plus importants. Il est doté de hangars permanents en nombre variable pour les compagnies de navigation qui y ont une base.

Un aérodrome classé dans une catégorie peut passer ultérieurement à une phase supérieure suivant les besoins de la navigation aérienne.

Au cours de l'exercice 1920, l'aérodrome du Bourget sera complètement organisé en port aérien.

Marseille, Alger, Tunis, Casablanca, deviendront des gares aériennes.

Les aérodromes de Saint-Inglevert (Calais), Lyon, Bordeaux, Nancy et Oran seront aménagés en stations aériennes.

Les autres aérodromes resteront dans les catégories haltes et terrains de secours.

Il est prévu l'acquisition et l'aménagement des terrains jalonnant les routes :

Paris-Londres ;
Paris-Marseille-Italie ;
Paris-Bordeaux-Biarritz.

Quelques terrains seront organisés sur les routes transversales :

Bordeaux-Genève.
Bordeaux-Nice.

Réseau météorologique. — Transmissions. — Balisage.

Il importe, au fur et à mesure de l'acquisition et de l'aménagement des terrains, de les équiper et d'y réaliser les installations de téléphone, d'éclairage, de force motrice, de balisage ainsi que celles des postes météorologiques qui sont nécessaires à leur utilisation.

Il a été fait appel, pour réduire ces dépenses de première installation, au concours financier des départements, des villes et des collectivités. Les villes de Nancy, Bordeaux, Nimes, Antibes, Hyères, etc., ont déjà répondu à cet appel.

B. — *Service technique de l'aéronautique.*

Les dépenses prévues au budget extraordinaire pour le service technique de l'aéronautique concernent la continuation et l'achèvement des travaux entrepris en 1918 et 1919.

Il est prévu en particulier l'installation des services techniques sur les terrains d'Issy-les-

(1) Il est à signaler le danger que peuvent présenter pour le développement de la technique, les engagements à longs termes avec des sociétés de navigation, qui n'auraient plus aucun intérêt à faire progresser la science aéronautique.

Moulineaux, conformément au projet élaboré en 1916. Ces services sont actuellement installés dans des immeubles privés qui doivent être libérés.

Il est indispensable que les services techniques soient dotés de laboratoires et d'ateliers convenablement outillés leur permettant d'effectuer les expériences concernant l'aérodynamique et le perfectionnement des moteurs.

Un crédit important a été prévu pour l'organisation d'un concours d'avions et de moteurs.

La réussite de ce concours, destiné à favoriser l'étude et la construction en France d'un type d'avion répondant aux besoins de l'aviation civile et plus particulièrement de l'aviation commerciale, présente un intérêt capital pour l'avenir de l'aéronautique française.

Le développement de l'aéronautique civile est susceptible de maintenir en activité des bureaux d'études et un certain nombre de grandes maisons de construction d'avions et de moteurs que les commandes de matériel militaire seraient insuffisantes à alimenter.

Mais le service technique ne pourra rendre de services complets que lorsqu'il sera doté d'un établissement de recherche et d'expériences bien organisé.

Aujourd'hui, on est obligé de recourir soit aux installations de M. Eifel, soit à l'institut aérodynamique de Saint-Cyr (fondation Deutsch de la Meurthe).

Ces deux installations, qui ont permis déjà d'exécuter des travaux très intéressants, sont cependant nettement insuffisantes, et l'aéronautique n'a à sa disposition aucune installation comparable aux laboratoires spéciaux d'Italie et d'Angleterre.

C'est cependant grâce à ces laboratoires, permettant des études méthodiques, que pourront se produire les progrès nouveaux et peut-être naître les appareils nouveaux.

C'est par ces laboratoires et par des recherches patientes, que les services aéronautiques progressent le plus rapidement avec le plus d'économie, avec le moins de dangers.

Les bâtiments des nouveaux laboratoires, commencés sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux en 1916, abandonnés, repris, ne s'achèvent que trop lentement.

BUDGET POUR L'ANNEE 1920

Le projet de budget rectifié basé sur les prévisions qui avaient été faites par l'organe de coordination générale de l'aéronautique a été établi pour tenir compte de la création du sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des transports aériens ainsi que les divers changements qui en sont résultés à divers points de vue pour l'aménagement des crédits demandés.

Il y a lieu d'indiquer comment se décomposent les crédits demandés au titre de certains chapitres, notamment au titre du chapitre 5 de l'état A (matériel de l'administration centrale) et au titre du chapitre 11, état A (établissements du sous-secrétariat d'Etat, matériel).

Les crédits correspondant au matériel de l'administration centrale s'élèvent à 326,400 fr. Ils comprennent :

	Budget rectifié.
§ 1er. — Location d'immeubles pour les sous-secrétariats d'Etat. — Bureaux et garage	80.000
§ II. — Entretien du matériel roulant, achat de combustibles et ingrédients	102.000
§ III. — Entretien du mobilier et des bâtiments	18.000
§ IV. — Fournitures générales	105.000
§ V. — Abonnement au téléphone. — Payement de taxes postales ou téléphoniques	15.000
§ VI. — Indemnités diverses de fonctionnement	6.400
Total du chapitre 5	326.400

Les crédits demandés au titre de l'état A, chapitre 11, établissement du sous-secrétariat (matériel) sont les suivants :

Article 1er. — Matériel de fonctionnement du service de la navigation aérienne.

	Budget rectifié.
§ 1er. — Fonctionnement des aérodromes	1,288.000
§ 2. — Fonctionnement du service météorologique (l'utilisation de ces crédits est examinée au cours de l'étude sur les services météorologiques)	112.000
§ 3. — Fonctionnement du service de transmission et de balisage.	580.000
§ 4. — Subventions et primes d'encouragement à la navigation aérienne	8.000.000
§ 5. — Fonctionnement d'une école de formation du personnel... Il ne sera pas actuellement donné suite à la création et cette école avait été envisagée par l'organe de coordination générale de l'aéronautique.	»
§ 6. — Fonctionnement de la direction du S. N. Aé.	190.000
§ 7. — Fonctionnement de la commission interministérielle	24.000
§ 8. — Subvention à l'Aéro-Club.	30.000
Total de l'article 1er	10.234.000

Article 2. — Matériel et fonctionnement du service technique de l'aéronautique.

§ 1. — Frais de déplacement, primes de bon rendement, traitements d'ingénieurs et d'agents techniques, salaires du personnel producteur	1.650.000
§ 2. — Achat de matériel et d'objets de toute nature, de combustibles et d'ingrédients spéciaux pour le service général des ateliers	120.000
§ 3. — Entretien du matériel et des bâtiments	2.500.000
§ 4. — Force motrice, eau, chauffage, éclairage	302.000
§ 5. — Location de terrains, bâtiments, matériel	138.000
§ 6 — Frais de matériel de bureau, de bibliothèque et de correspondance	200.000
§ 7. — Frais d'études et d'expériences	27.000.000
§ 8. — Dépenses de fonctionnement du comité d'unification de l'aéronautique (Ce paragraphe, qui figurait au projet de budget préparé par l'organe de coordination, a été supprimé et incorporé dans le paragraphe précédent.)	»
§ 9. — Achat de licences d'appareils	8.000.000
Le crédit demandé est destiné à permettre l'acquisition des licences et appareils nouveaux présentant, après essais du prototype, des avantages nettement marqués sur les appareils en service. La possibilité d'acheter des licences permet, d'une part, d'encourager les inventeurs en les rémunérant en partie de leurs frais d'études et d'expériences : d'autre part, elle confère à l'Etat un privilège en prévision de la fabrication ultérieure d'appareils jugés intéressants. Il en résulterait, en cas de commandes importantes, des économies pouvant devenir considérables.	
§ 10. — Subvention aux raids de propagande	1.500.000
§ 11. — Frais de mission à l'étranger	900.000
Ce crédit est destiné à permettre la constitution de missions aéronautiques qui seraient envoyées à l'étranger et dont le rôle serait double. *a*) Renseigner sur l'évolution et le développement de l'aéronautique. *b*) Service d'agents de propagande et d'intermédiaires auprès des gouvernements et des particuliers au profit des intérêts de l'industrie aéronautique française. De telles missions, composées essentiellement d'un agent chef de mission, sont prévues pour 1920 pour les pays suivants : Grande-Bretagne, Italie, Espagne, Allemagne, pays Scandinaves, Europe centrale, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Chine. Japon.	
Total de l'article 2	42.310.000

Article 3. — Matériel de fonctionnement du service des fabrications de l'aéronautique.

§ 1er. — Frais de déplacement, primes de bon rendement, salaires du personnel producteur	1.111.500
§ 2. — Achat de matériel et d'objets de toute nature, de combustibles et d'ingrédients spéciaux	282.000
§ 3. — Entretien du matériel et des bâtiments	425.000
§ 4. — Eau, chauffage, éclairage.	82.000
§ 5. — Location des bâtiments...	134.500
§ 6. — Frais de matériel de bureau, de bibliothèque et de correspondance	215.000
Total de l'article 3	2.280.000

Article 4.

§ 1er. — Transport du matériel du S. N. Aé.	21.000
§ 2. — Transport du matériel du S. T. Aé.	278.000
§ 3. — Transport du matériel du S. F. Aé.	8.000
Total de l'article 4	307.000
Total général du chapitre 11..	55.151.100

Le projet de budget, qui avait été soumis par le Gouvernement et qui a été voté par la Chambre des députés, présente au titre du budget extraordinaire « Etat E, 4e section, chapitre I » les demandes de crédits correspondant,

D'une part :

A l'exécution du programme d'organisation de l'infrastructure des lignes de navigation aérienne ainsi qu'aux constructions de matériel aéronautique (dirigeables rigides, concours d'avions commerciaux).

D'autre part :

A l'installation des services dépendant du sous-secrétariat de l'aéronautique.

Les crédits qui figuraient au chapitre I de l'état E, n'étant pas destinés à faire face à des dépenses « exceptionnelles » à proprement parler, mais à des dépenses correspondant à l'exécution d'un programme d'ensemble réparti sur plusieurs exercices, il a été décidé, tout en maintenant le crédit global demandé, de l'inscrire au titre du budget ordinaire en l'intitulant « chapitre 11 *bis* ».

Mais il a paru indispensable à la commission des finances que le développement d'une œuvre aussi considérable, aussi neuve que celle de la navigation aérienne, comporte un programme d'ensemble fixé par voie législative, avec évaluation de la dépense totale à répartir entre plusieurs exercices.

Il est certain que ce programme, analogue en somme aux programmes navals, votés périodiquement, pourra comme ces derniers, être modifié en cours d'exécution, si les progrès industriels, ou la situation politique, ou la situation économique le commandent ; mais au moins aura-t-on tracé la ligne de conduite et donné une évaluation générale de l'effort financier à accomplir.

CHAPITRE II *bis*. — ÉTABLISSEMENTS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DES TRANSPORTS AÉRIENS. — CONSTRUCTIONS ET MATÉRIEL NEUF

Article 1er. — Service de la navigation aérienne (aérostation), paragraphes 1er, 2, 3 et 4.

Le programme d'ensemble de l'aérostation a été légèrement modifié, il peut être actuellement résumé de la manière suivante :

1° Organisation à Orly (banlieue sud de Paris) d'un centre de construction de dirigeables de gros cube, nécessitant l'achat du terrain et comportant :

a) L'aménagement spécial du terrain ;
b) Deux grands hangars (cales de montage et abris des dirigeables gonflés) ;
c) Des ateliers mécaniques pour la confection des armatures ;
d) Un atelier aérostatique ;
e) Des usines à gaz à grand débit ;
f) Des installations accessoires ;

2° Acquisition et aménagement de quatre terrains (Marseille, Alger, Tunis, Casablanca) en vue de l'organisation, en chacun de ces ports, d'une gare de dirigeables ;

3° La construction de deux dirigeables rigides de gros cube (70,000 mètres cubes).

La dépense totale évaluée à 72 millions de francs, se répartit sur les exercices 1919-1920-1921-1922.

Elle se décompose en :

9 millions de francs pour les terrains et aménagements ;

36 millions de francs pour les constructions du port d'Orly ;

27 millions de francs pour la construction de deux dirigeables.

En 1919, il a été alloué 11,300,000 fr. pour les terrains et premiers travaux à Orly.

En 1920, les crédits demandés sont de 17 millions 400,000 fr. pour complément d'aménagement des terrains, continuation des travaux d'Orly et mise en chantier des deux dirigeables.

En 1921, il est prévu la demande de 25 millions de francs pour la continuation de ces mêmes travaux.

Le solde de la dépense 18,300,000 fr., correspondant à l'achèvement des travaux serait demandé en 1922.

Pour l'exercice 1920, la décomposition des crédits demandés est la suivante :

§ 1er. — Acquisition de terrains pour ports d'attache de dirigeables	1.500.000
§ 2. — Aménagement des terrains des ports d'attache	600.000
§ 3. — Construction du port de dirigeables d'Orly (hangars, ateliers, usine à gaz, locaux annexes)	11.300.000
§ 4. — Construction de deux dirigeables de gros cube	4.000.000
Total de l'article 1er	17.400.000

Article 2. — Service de la navigation aérienne (aviation).

§ 1er. — Acquisition de onze aérodromes (France et Afrique du Nord). Le programme poursuivi a été exposé dans les conditions générales | 2.660.000

§ 2. — Aménagement des terrains et aérodromes	1.020.000
§ 3. — Installation des aérodromes	21.000.000
§ 4. — Acquisition de matériel fixe et roulant pour le réseau	3.215.000
Total de l'article 2	27.895.000

Article 3. — Service de la navigation aérienne.

§ 1er. — Radio-énergie électrique, balisage	3.025.000
§ 2. — Organisation du réseau météorologique	145.000
Total de l'article 3	3.170.000

Article 4. — Service technique de l'aéronautique.

§ 1er. — Amélioration et extension aux installations existantes	1.710.000
§ 2. — Installation du S. T. A. à Issy-les-Moulineaux. — Equipement et appareillage des laboratoires et ateliers	3.000.000
§ 3. — Concours d'avions et de moteurs	10.000.000
Total de l'article 4	14.710.000

Article 5. — Service des fabrications de l'aéronautique.

§ 1er — Transfert des bureaux du S. F. A. — Ces bureaux sont actuellement installés dans des appartements loués ; il y a lieu de les transférer dans des locaux à l'Etat où ils puissent s'installer definitivement | 300.000

§ 2.— Amélioration et extension des installations existantes.

Outre les aménagements prévus à l'usine d'hydrogène de Metz (50,000 fr.), il est prévu le montage sur le terrain de Villacoublay de sept hangars destinés à abriter les avions des constructeurs pour permettre d'en assurer la réception pour le compte de l'Etat. La dépense correspondante est évaluée à 200,000 fr | 250.000

Total de l'article 5	550.000

Art. 6. — Transport du matériel.

§ 1er. — Transport du matériel du S. N. A.	462.000
§ 2. — Transport du matériel du S. T. A.	47.000
§ 3. — Transport du matériel du S. F. A.	6.000
Total de l'article 6	515.000

Total du chapitre 11 *bis*, 64,260,000 fr.

II. — Ministère de la guerre.

PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

L'organisation des différentes branches de l'aéronautique militaire : aérostation, aviation, D. C. A., météorologie, telle qu'elle a été arrêtée provisoirement par l'état-major de l'armée (organisation provisoire à la fin du 2e stade de démobilisation du 25 juin 1919) a été donnée respectivement au début de chacun des articles 1, 2, 3 et 4, du chapitre 41, relatif au budget du matériel.

Quoique les soldes du personnel de l'aéronautique figurent au titre du budget général du ministère de la guerre et non au budget particulier de l'aéronautique, il n'est pas inutile d'examiner brièvement quels devraient être les effectifs et ce qu'ils sont en réalité. Les tableaux suivants feront ressortir la situation :

Aérostation.

EFFECTIFS	OFFICIERS		TROUPE	
	Personnel navigant (1).	Officiers d'administration.	Personnel navigant.	Personnel non navigant.
Effectif théorique	150	8	230	3.039
	158		3.269	
Effectif réel	89	7	19	1.972
	96 (2)		1.991	

(1) Tous les officiers, en principe, doivent être susceptibles de faire partie du personnel navigant.
(2) Sur les 96 officiers, 14 sont détachés (S. S. E. de l'aéronautique-missions-armée d'Orient).

AVIATION

Les effectifs prévus par l'organisation provisoire du 25 juin 1919 pour l'aviation militaire étaient les suivants :

Officiers : 1,186 ;

Hommes de troupe du personnel navigant : 1,057 ;

Hommes de troupe du personnel non navigant : 22,047.

Ces effectifs ayant été reconnus insuffisants, ont été portés ultérieurement par l'état-major de l'armée aux chiffres suivants :

Officiers : 1,500 ;

Hommes de troupe du personnel navigant : 2,439 ;

Hommes de troupe du personnel non navigant : 24,920.

La décomposition de ces effectifs et leur comparaison avec les effectifs actuels s'établit de la manière suivante :

EFFECTIFS	OFFICIERS	TROUPE	
		Navigant.	Non navigant.
Effectif théorique actuel	1.523	2.439	24.920
		26.859	
Effectifs réels au 1er juillet	1.598 (dont 175 détachés au S. S. E. de l'aéronautique). 107 dans les missions. 93 dans les écoles.	852 pilotes 110 mitrailleurs 962 (1)	17.624 + 2.700 en cours d'incorporation dans l'aviation venant des autres armes.

(1) 200 élèves pilotes sont en cours d'instruction et 300 élèves mitrailleurs à l'instruction. Le complément du personnel navigant sera formé après incorporation des 2,700 hommes provenant des autres armes et du nouveau contingent de la classe 1920.

DÉFENSE CONTRE AÉRONEFS

Les effectifs de la défense contre aéronefs, d'après la décision du 19 août 1919, sont les suivants :

2 régiments (anciens groupements) à effectif normal. Chaque régiment compte 31 officiers, 732 hommes.

3 régiments (anciens groupements) à effectif renforcé comptant chacun 35 officiers et 884 hommes.

Une école de D. C. A., 13 officiers, 43 hommes.

Un établissement central de la D. C. A., 38 officiers, 420 hommes.

La comparaison entre les effectifs théoriques et l'effectif réel s'établit comme suit :

EFFECTIFS	OFFICIERS	TROUPE
Effectifs théoriques	225	4.579
Effectifs réels	(1) 208	4.500

(1) Sur les 208 officiers figurant à l'effectif, 163 seulement sont effectivement présents, car 45 officiers sont détachés (école polytechnique, 27; — Congés de 2 ans, 11. — Ecoles, mission, S. T. Aé., 7). La plupart de ces officiers sont définitivement perdus pour les cadres de la D. C. A. — En fait, le déficit réel est de 62; en outre, 7 des 163 présents sont à l'administration centrale; les services actifs de la D. C. A. ne disposent donc que de 150 officiers au lieu de 225.

La répartition des régiments, des établissements et de l'école sur le territoire est la suivante :

1er rég. de D. C. A.; Paris, portion centrale et groupement mixte; Lisieux, groupe de 75 automobile.
2e rég. de D. C. A., Sedan.
3e rég. de D. C. A., Toul.
4e rég. de D. C. A., Lure.
5e rég. de D. C. A; Sathonay, portion centrale et groupe mixte; Avignon, groupe de 75 automobile.
Etablissement central de D. C. A., Chartres.
Ecole de D. C. A., Montargis.

MÉTÉOROLOGIE

L'effectif du service météorologique fait l'objet d'un projet actuellement soumis à l'approbation de l'état-major de l'armée. La comparaison entre l'effectif proposé et l'effectif actuel est exposée ci-après:

EFFECTIFS	OFFICIERS	TROUPE
Effectif théorique proposé	16	493
Effectif actuel	8	405

L'organisation du service météorologique sur le territoire est exposée en détail dans l'étude relative aux divers services météorologiques.

RELÈVEMENT DES PRIMES DE MÉCANICIEN ET DES INDEMNITÉS DE FONCTION

Le budget pour le présent exercice qui vient d'être voté par la Chambre des députés, prévoit un crédit de 2,500,000 fr. pour le relèvement à partir du 1er juillet du taux des indemnités des spécialistes brevetés mécaniciens de l'aéronautique.

Les raisons qui ont motivé cette demande de relèvement sont que la valeur de l'aéronautique repose non seulement sur l'entraînement et la vaillance de ses pilotes, mais encore sur l'habileté et le dévouement de ses mécaniciens, dont dépendent au premier chef le nombre et la durée des indisponibilités d'appareils.

Avec un service à court terme ne comportant que des appelés, il est impossible que la valeur des mécaniciens soit ce qu'elle doit être; il est donc indispensable d'obtenir un minimum de rengagements.

Ces rengagements ne peuvent être obtenus que par l'attribution de primes judicieusement calculées.

Il a été également jugé indispensable d'étendre aux soldats mécaniciens rengagés le bénéfice des gratifications, notamment de la prime journalière de service aéronautique qui jusqu'à présent était réservée aux seuls gradés.

Enfin, il a semblé utile de permettre le cumul de la prime journalière avec l'indemnité journalière du service aéronautique acquise à l'intéressé pour chaque vol ou ascension exécuté dans les conditions prévues par les règlements, de manière à encourager les mécaniciens à voler le plus souvent possible et assurer ainsi entre eux et leur pilote la liaison la plus intime.

Le relèvement des primes dont il vient d'être parlé doit avoir pour corrollaire le relèvement des indemnités de fonctions qui sont accordées aux militaires du personnel navigant de l'aéronautique.

Ces indemnités ont été calculées avant la guerre pour lui permettre de faire face aux dépenses supplémentaires qu'entraînent les ascensions, les vols, ainsi que le genre de vie particulier auquel il est astreint. Les incidents de vols et les atterrissages fortuits sont encore fréquents.

Les indemnités d'avant-guerre sont devenues insuffisantes.

En outre, il faut rémunérer équitablement des militaires qui s'exposent à des dangers exceptionnels.

Enfin, il faut pour assurer l'existence de l'aéronautique, obtenir un minimum de rengagements indispensables.

Ce relèvement des indemnités de fonction avait été prévu; il n'a pu être présenté en temps voulu à la Chambre des députés; il est néanmoins possible de le rendre maintenant effectif sans dépasser pour cela les crédits accordés par la Chambre des députés.

En effet, les bases qui avaient servi pour le calcul de la somme à prévoir, 2,500,000 fr., se sont modifiées sensiblement depuis le 1er décembre 1919, date de leur établissement, du fait :

a) Du départ de la classe 1918;

b) Des difficultés rencontrées pour recruter ou former le nombre de spécialistes susceptibles d'obtenir le brevet de mécanicien de l'aéronautique, principalement en ce qui concerne les soldats.

Il va résulter de ce fait une économie assez importante sur le crédit de 2,500,000 fr.

Votre rapporteur demande que l'aéronautique soit autorisée à disposer des crédits rendus disponibles par suite de cette économie pour relever les indemnités de fonctions des hommes de troupe, étant entendu qu'elle restera dans la limite du crédit global voté par la Chambre des députés, crédit dont nous proposons le maintien.

GRADES	INDEMNITÉS DE FONCTIONS		OBSERVATIONS
	Numéro 1.	Numéro 2.	
Officiers	10 fr. sans changement.	10 fr. sans changement.	L'indemnité n° 1 est allouée aux pilotes d'avions et de dirigeables et aux mécaniciens de dirigeables.
Adjudant	8 fr. au lieu de 5 fr.	4 fr. au lieu de 2 fr. 50.	
Sous-officier au delà de la durée légale	7 fr. au lieu de 4 fr.	3 fr. 50 au lieu de 2 fr.	
Caporal et soldat au delà de la durée légale	6 fr. au lieu de 2 fr.	3 fr. au lieu de 1 fr.	
Sous-officier pendant la durée légale	6 fr. au lieu de 3 fr.	3 fr. au lieu de 1 fr. 50.	L'indemnité n° 2 est allouée aux observateurs, mitrailleurs, bombardiers, photographes et aux élèves aviateurs.
Caporal ou soldat pendant la durée légale	5 fr. au lieu de 1 fr.	2 fr. 50 au lieu de 50 cent.	
	Indemnités journalières.		
Mécaniciens exécutant des services aériens	2 fr. 50 au lieu de 50 cent.	»	L'indemnité journalière doit être allouée au personnel spécialiste breveté
Mécaniciens et spécialistes brevetés :			
Adjudant	5 fr.	»	
Sous-officier	4 fr. 50.	»	
Caporaux	4 fr.	»	
Soldats	3 fr. 50.	»	

RECRUTEMENT ET ENTRAINEMENT DU PERSONNEL NAVIGANT

Recrutement du personnel navigant. — Le recrutement du personnel navigant sera assuré par :

a) Appel de volontaires qui seront instruits avant leur incorporation (bourses de pilotage);

b) Recrutement de volontaires choisis parmi les hommes incorporés (école d'aviation militaire).

Bourses de pilotage. — Il est fait appel aux jeunes gens volontaires pour recevoir, avant leur incorporation, l'instruction de pilotes d'avions.

Les candidats ayant subi avec succès devant un jury spécial :

Un examen d'aptitude physique;

Un examen sur des connaissances générales, peuvent obtenir une bourse d'entraînement au pilotage dans des écoles d'aviation civiles.

Les bénéficiaires de bourses sont choisis de préférence dans les catégories suivantes :

Jeunes gens ayant une instruction générale développée attestée par des diplômes d'instruction secondaire ou supérieure;

Jeunes gens ayant une solide instruction primaire complétée si possible, par un acquis professionnel (élèves d'écoles professionnelles ou ouvriers spécialistes).

Il est tenu compte également des intentions que le candidat a fait connaître par écrit au sujet de la durée de son service actif :

Durée légale avec ou sans devancement d'appel ;

Rengagement à long terme.

Ecole d'aviation militaire. — Jusqu'à ce que l'expérience ait montré la possibilité d'assurer par le moyen des bourses de pilotage la formation de tous les pilotes nécessaires, il est prévu qu'une partie d'entre eux sera obtenue par instruction donnée à l'école militaire d'Istres (1).

Les élèves seront choisis parmi les jeunes gens incorporés dans l'aéronautique présentant les conditions requises d'aptitude physique et d'instruction générale.

Ils recevront l'instruction de pilotage à l'école d'aviation d'Istres. Ils passeront les épreuves du brevet militaire et s'exerceront pendant un nombre d'heures suffisant sur un type d'appareil intermédiaire entre le type des avions d'école et le type des avions militaires.

Les jeunes pilotes provenant, soit des écoles civiles (bourses de pilotage), soit de l'école d'Istres seront ensuite envoyés dans les régiments où ils effectueront à la section d'entraînement le nombre de vols nécessaire pour pouvoir passer sans danger à la conduite des avions de guerre.

SECTIONS D'ENTRAINEMENT RÉGIMENTAIRES

Chaque régiment comprend une section d'entraînement.

But. — Le but de cette section est de permettre de réaliser des économies en vies humaines, en matériel de guerre coûteux. En effet, pour éviter des accidents graves, ne doivent voler sur des avions de guerre que des pilotes en confiance et suffisamment confinés dans le pilotage d'appareils parfois délicats à conduire.

La section d'entraînement est dotée d'un certain nombre d'appareils de type intermédiaire entre les avions d'école et les avions militaires et d'appareils militaires présentant toute garantie de sécurité, mais de valeur insuffisante comme appareils de guerre.

Elle assure l'entraînement de jeunes pilotes venant des écoles civiles ou militaires.

Elle assure également le réentraînement :

a) Des pilotes qui ont dû, momentanément, cesser de voler (fatigue, maladie, service, etc.);

b) Des pilotes ayant perdu confiance à la suite d'un accident grave.

En résumé elle joue, pour l'aviation, le rôle du manège dans les troupes montées — ses avions spéciaux sont des avions de manège calmes et faciles à conduire.

ENTRAINEMENT AÉRIEN DU PERSONNEL NAVIGANT DE COMPLÉMENT

Aviation. — Dispositions spéciales pour l'année 1920.

Quoique les autres armes n'aient pas envisagé l'appel des réservistes pour des périodes d'entraînement pendant l'année 1920, l'aviation devait prendre des mesures pour assurer l'entraînement du personnel navigant appartenant à la réserve.

A cet effet, un certain nombre de pilotes de complément volontaires pour les exercices d'entraînement (officiers et hommes de troupe) pourront être convoqués à titre exceptionnel pendant l'année 1920, en principe du 1er août au 31 octobre.

Les convocations faites d'après les possibilités de l'entraînement (autant que possible un officier pour 1 homme de troupe) tiendront compte de l'ordre de préférence suivant :

1° Officiers désignés nominativement par la 12e direction en raison des emplois particulièrement importants qui leur sont réservés à la mobilisation :

2° Officiers pilotes s'engageant à être rappelés, quelle que soit leur classe, ou devant être rappelés d'après les règlements, en commençant par les classes les plus jeunes ;

3° Ceux des classes les plus jeunes (à l'exclusion absolue de la classe 1918).

Tous les candidats devront à leur arrivée au corps, passer une visite médicale ; ceux qui ne pourraient faire leur entraînement par suite d'inaptitude physique seront renvoyés.

Lieu de convocation. — Les pilotes convoqués adresseront leurs demandes de stage aux commandants d'un certain nombre de régiments désignés ou à l'école d'Istres.

Durée et date des périodes d'entraînement. — Trois régimes seront adoptés pour les périodes d'entraînement :

Soit une période de 15 jours consécutifs ;

Soit une période de 15 jours par fraction de 7 et 8 jours consécutifs ;

Soit 15 jours isolés comptant chacune pour 24 heures et pouvant s'échelonner du 15 juillet au 31 octobre 1920.

Allocation. — *a*) Traitement. — Il a été prévu un traitement de :

35 fr. par jour pour les officiers ;

20 fr. par jour pour les sous-officiers et caporaux.

Ce traitement pourra être alloué jusqu'à concurrence de 15 jours.

b) Indemnité. — Tous les pilotes toucheront une indemnité de 100 fr. par heure de vol sur appareil de guerre jusqu'à concurrence de 5 heures de vol.

c) Frais de déplacement. — Les intéressés percevront une indemnité journalière et kilométrique correspondant à deux voyages entre le domicile et le point de convocation.

PROGRÈS A RÉALISER

L'aéronautique commerciale, malgré les difficultés de l'heure présente, envisage l'avenir avec confiance : il faut qu'il en soit de même pour l'aéronautique militaire.

L'aéronautique militaire était en pleine période d'expérience avant la guerre : les esprits clairvoyants fondaient déjà sur elle les plus grands espoirs, ils avaient su entrevoir les progrès matériels que les années suivantes devaient réaliser et les services militaires qu'elle pouvait rendre; mais l'opinion n'était pas encore prête, les voix de ces croyants n'étaient pas assez fortes pour se faire entendre, l'expérience n'avait pas ouvert les yeux des incrédules ; la mobilisation nous surprit donc avec une organisation incomplète et, ce qui est plus grave, sans qu'aucun plan d'accroissement et de fabrication eût été préparé.

Toute la question du développement de l'aéronautique pendant la guerre est dominée par l'état d'esprit d'avant-guerre.

Les hostilités éclatent, nos troupes sont survolées et épiées par les avions ennemis, nos batteries sont repérées, les esprits s'inquiètent, notre aviation cependant ne restent pas inactive ; avec les moyens insuffisants dont elle dispose, elle se prodigue, pénètre profondément en arrière des lignes ennemies et rapporte des renseignements précieux, reçus parfois au début avec trop de suspicion ; elle s'impose néanmoins, son triomphe est désormais assuré.

Dès lors, c'est une succession de programmes de plus en plus vastes, dont l'énumération, quoique fort instructive, ne saurait trouver ici sa place. Qu'il suffise de rappeler que n'ayant dans la main que 134 avions en juillet 1914, le commandement disposait, en novembre 1918, de 4,511 avions et que le programme qui était à l'étude au moment de l'armistice prévoyait la mise en ligne de 6,000 avions sur le front.

Il serait d'un grand intérêt d'examiner l'effort immense que nécessitait la réalisation de ces programmes, effort financier et effort industriel, surtout au cours de l'année 1918, alors que la France avait déjà vécu de longues années de guerre; cette étude ne saurait trouver place en quelques lignes. Pour ne citer qu'un chiffre, les crédits alloués par le Parlement à l'aéronautique pour le seul 4e trimestre 1918 dépassent un milliard trois cent millions et atteignent 2 milliards 970 millions 40 mille francs pour l'ensemble de l'exercice 1918, alors qu'ils s'élevaient seulement à 57,041,000 fr. pour les 5 mois de guerre de l'année 1914.

Il aurait d'ailleurs été impossible de dépenser davantage, les usines étant en voie de réorganisation ou de construction.

L'effort accompli n'a pas été infructueux : l'arme de l'aéronautique a glorieusement participé à la victoire, elle a bien mérité du pays.

Les dépenses prévues au titre de l'exercice 1920 ont été comprimées au maximum. Réserve faite des crédits demandés pour l'achat d'une petite quantité de matériel indispensable pour assurer la sécurité du personnel (parachutes), pour remplacer une main-d'œuvre insuffisante (tracteurs agricoles, grues de levage) et pour expérimenter des avions nouveaux, ces dépenses ne correspondent qu'à l'entretien du matériel conservé pour satisfaire aux besoins du programme militaire.

La situation actuelle ne saurait se prolonger : le matériel d'aviation n'a de valeur que s'il est en parfait état, s'il donne la sécurité maxima au personnel appelé à l'employer, si celui qui constitue la réserve de guerre est d'un type récent et d'une valeur certaine.

Il faut donc prévoir pour les prochains exercices le rajeunissement d'une partie de la réserve de guerre, il faut envisager des commandes d'essai de moteurs nouveaux et d'avions nouveaux dont l'expérimentation en service permettra seule d'apprécier la valeur militaire, il faut que ce matériel soit abrité dans les conditions les plus propres à garantir sa parfaite conservation, il faut enfin qu'il soit entretenu avec tout le soin désirable.

L'achat, le stockage et l'entretien de ce matériel nécessiteront des crédits importants, un personnel nombreux; il faut que l'aviation, incertaine encore de la place qui lui est réservée dans l'armée de demain où elle est vraisemblablement appelée à jouer un rôle principal, soit fixée sur la place qui lui sera faite, l'importance des crédits et des effectifs qui lui seront accordés; jusqu'à ce que cette décision intervienne, ses programmes seront hésitants et ses efforts en partie inutiles.

Une bonne organisation ne suffira pas pour assurer l'avenir de l'aviation militaire, il faut encore qu'elle oriente les recherches des constructeurs vers les types d'appareils qui lui seront nécessaires. Pendant la guerre, le matériel a commandé l'emploi ; il faut, à l'avenir, que l'emploi commande le type d'appareil.

Il est pour cela nécessaire de tirer de l'expérience de cinq années de guerre les grands principes qui permettront de fixer la tactique de l'arme nouvelle. Cette tactique connue, il en résultera des programmes précis d'armement, d'accessoires d'avions et de moteurs ; s'il est utile d'avoir des canons automatiques à grande vitesse initiale, on en demandera l'étude aux techniciens de l'artillerie, on invitera les spécialistes de l'aviation à réaliser les avions susceptibles de les transporter. C'est la tactique qui a déterminé les types de matériel d'artillerie à adopter; on a réalisé les bouches à feu, puis on a adapté les affûts, on a dressé spécialement le personnel ; il doit en être de même dans l'aviation; l'armement, l'emploi précisés, les constructeurs feront l'avion.

Le Gouvernement doit donc d'abord établir le « plan d'organisation et l'emploi de l'armée de l'air », les départements intéressés (en attendant qu'il n'y ait qu'un seul département intéressé) en déduiront leurs programmes de construction, leurs effectifs, etc.

Sans aucun doute, ce « plan d'organisation et d'emploi de l'armée de l'air » sera soumis à des modifications relativement rapides ; la science aéronautique, malgré les immenses progrès réalisés durant la guerre, est encore débutante, et on peut entrevoir de grandes transformations dans le matériel volant et par suite dans son emploi. Il faut donc travailler sans cesse à améliorer le matériel, ce qui nécessite un corps d'ingénieurs bien recruté, doté de laboratoires bien outillés.

(1) Il est dit, d'autre part, que les terrains d'Istres paraissent mal choisis, en raison de la nature du sol, du régime des vents, de l'absence de casernements et de logements, etc.

Dans leurs laboratoires et leurs bureaux d'études, les constructeurs étudieront les projets; les concours feront naître les appareils types; ceux-ci primés, acceptés, donneront lieu à une étude de mise au point permettant l'emploi de matériaux standardisés (1), donc approvisionnés à l'établissement, de tables de construction et de gabarits permettant la mise rapide en construction par grandes séries, dans plusieurs usines dont la mobilisation sera spécialement préparée; mais il faudra toujours conserver et entretenir un matériel immédiatement disponible.

La construction métallique seule donnera la certitude de la conservation; des efforts considérables ont été déjà faits dans cette voie; dès 1911, l'établissement d'aviation de Vincennes étudiait un avion métallique; l'avion Junker, l'un des derniers types sortis par les Allemands, est entièrement métallique.

Les progrès futurs de l'aviation dépendront aussi de la mise en service de nouveaux types de matériaux; c'est dans la recherche des tubes et cornières d'acier spéciaux à haut rendement, d'alliages d'aluminium spécialement travaillés, qu'on peut espérer une augmentation de résistance à poids égal.

BUDGET DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

Le budget ordinaire de l'aéronautique militaire, tel qu'il a été présenté au projet de loi pour l'exercice 1920, se décomposait dans ses grandes lignes de la façon suivante:

CHAPITRE 38. — Matériel.

Art. 1er. — Aérostation.....	2.487.100
Art. 2. — Aviation.....	99.903.100
Art. 3. — Défense contre aéronefs.....	3.152.800
Art. 4. — Météorologie.....	1.237.000
Art. 5. — Transports.....	6.220.000
Total.....	113.000.000

Ce chapitre était en diminution de 714,544,500 francs, par rapport au chapitre correspondant de l'année 1919.

Le diminution réelle était seulement de 712,277,400 fr. si l'on tient compte que l'aviation coloniale figurait dans ce total pour une somme de 2,277,100 fr.

Toutefois les crédits proposés par la commission des finances ont été ramenés à 104,804,000 fr., en accord d'ailleurs avec le Gouvernement.

Il y a lieu d'examiner pour chacun des articles du chapitre 41 (matériel), l'utilisation prévue pour les crédits qui sont demandés.

Article 1er. — Aérostation.

L'organisation provisoire de l'aérostation militaire, à la fin du deuxième stade de démobilisation, a été arrêtée par l'état-major de l'armée en date du 25 juin 1919, en même temps que l'organisation provisoire de l'aviation.

Cette organisation provisoire est la suivante:

Etablissements. — 2 parcs d'aérostation (1 par groupement) pour la gestion, la réparation courante et l'entretien du matériel; chaque bataillon détaché dispose d'une section de parc.

Troupes (2). — 22 compagnies d'aérostiers divisées en 7 bataillons formant 2 régiments, les bataillons sont répartis sur le territoire;

1 compagnie d'aérostiers au centre d'instruction d'érostation;

1 compagnie d'ouvriers à l'entrepôt central du matériel d'aérostation militaire.

La presque totalité des dépenses prévues au budget de l'aérostation sont des dépenses d'entretien, une petite partie seulement correspond à l'achat d'hydrogène, de combustibles et d'ingrédients nécessaires à l'entretien des compagnies.

CRÉDITS DEMANDÉS

CHAPITRE 38. — Matériel.

Article 1er. — Aérostaton.	
§ 1er. — Achat de matériel nouveau.	Mémoire.
§ 2. — Entretien et renouvellement du matériel en service de la réserve de guerre:	
Matériel aérostatique.....	356.800
Matériel roulant.....	292.600
Ravitaillement en hydrogène et réactifs pour fabrication du gaz.....	597.000
Matériel spécial, matériel téléphonique, électrique, télégraphique et aérologique.....	9.200
Total du paragraphe 2.....	1.265.600
§ 3. — Frais de fonctionnement d'établissement (entrepôt central, parcs et centres d'instruction).....	781.500
§ 4. — Amélioration et grosses réparations des bâtiments affectés aux unités et établissements.....	450.000
Total de l'article 1er.....	2.487.000

Article 2. — Aviation.

Programme.

L'organisation de l'aviation militaire a été arrêtée provisoirement par l'état-major de l'armée (organisation provisoire à la fin du deuxième stade de démobilisation du 25 juin 1919) sur les bases suivantes:

I. — TROUPES (1).

Métropole.

a) 1 division aérienne comprenant 2 brigades:

1 brigade de chasse: 2 régiments à 3 groupes de 3 escadrilles.

1 brigade de bombardement: 1 régiment de bombardement de jour à 3 groupes de 3 escadrilles; 1 régiment de bombardement de nuit à 4 groupes de 3 escadrilles (2 groupes de moyens porteurs, 2 groupes de gros porteurs).

b) 1 brigade mixte: 1 régiment de chasse à 3 groupes de 3 escadrilles; 1 régiment de bombardement à 3 groupes de 3 escadrilles.

c) 1 régiments de reconnaissance et d'observation: 1 régiment de 5 groupes de 2 escadrilles; 6 régiments de 4 groupes de 2 escadrilles.

Chaque régiment possède: 1 parc.

Chaque régiment de chasse: 1 section photo.

Chaque groupe de reconnaissance, d'observation, de bombardement de jour: 1 section photo.

Chaque groupe de bombardement de nuit possède: 1 section de phare de grande portée.

Algérie. — Tunisie.

4 groupes d'observation à 2 escadrilles et 1 section photo;

1 parc et annexes;

1 section photo-topographique.

Maroc.

3 groupes d'observation ou 2 escadrilles et 1 section photo;

1 parc;

1 section photo-topographique.

II. — ÉTABLISSEMENTS

Les établissements sont destinés à assurer la réception, la conservation et la réparation du matériel d'aviation militaire.

Ils comprennent:

Des « entrepôts spéciaux » destinés chacun à recevoir du matériel de même nature. Situés à proximité des centres de fabrication, ils constituent les grands magasins généraux de l'aviation:

Entrepôt:

N° 1. — Avions (Dugny).

N° 2. — Moteurs, rechange de matériel volant, matériel commun, outillage (Nanterre).

N° 3. — Matériel roulant technique (Saint-Cyr).

N° 4. — Hangars et abris (Dugny).

Des « magasins généraux ». Chacun de ces entrepôts comprend du matériel de toute nature; un magasin général est destiné à assurer par ses propres moyens le ravitaillement d'un groupe de formation:

Romilly.
Courban.
Romorantin.
Saulon (ultérieurement).

Le service des réparations de l'aviation.

Le dépôt du matériel aéronautique n° 2, destiné à disparaître, subsistera encore pendant une période assez longue pour terminer la liquidation du matériel.

III. — ÉCOLES

1° Ecole d'application de l'aéronautique à Istres;

2° Ecole de tir aérien et de bombardement de Cazaux;

3° Ecole de perfectionnement de mécaniciens à Bordeaux.

Ces écoles sont destinées, d'une part, à la formation des officiers de l'aéronautique et, d'autre part, à l'unification et au perfectionnement de l'instruction des spécialistes.

On peut être étonné de voir abandonner l'école d'Avor, qui a donné de si bons résultats, qui tire de sa proximité de Bourges un élément puissant d'instruction. Par contre, l'école d'Istres, placée sur le littoral n'a rien qui rappelle les lieux probables d'emploi des avions terrestres. Le régime des vents contrarie l'instruction et la rend dangereuse, le terrain est déplorable, etc.

4° Ecole nationale du génie aéronautique qui a pour mission d'assurer la formation des ingénieurs et du personnel technique de l'aéronautique.

En fait, actuellement les ingénieurs de l'aéronautique se forment à l'école supérieure d'aéronautique, établissement privé qui a fourni de bons ingénieurs.

5° Ecoles de pilotage.

En vue de rendre possible, en ce qui concerne l'aéronautique, la réduction de la durée du service militaire, on doit envisager que la formation des jeunes pilotes jusqu'au brevet militaire inclus doit être assuré dans des écoles civiles.

Le nombre des pilotes à instruire annuellement pour programme du 25 juin est d'environ 500.

Les écoles civiles ci-dessus visées ne devant vraisemblablement fonctionner que vers le milieu de 1920, il n'est prévu au budget que les crédits nécessaires à l'instruction de 250 pilotes et à l'entraînement des pilotes de réserve pendant le 2e semestre 1920.

Comme pour l'aérostation, l'examen des crédits se bornera au chapitre 41, Matériel.

Les dépenses prévues à l'article 2 se répartissent ainsi qu'il suit:

§ 1. — Achat de matériel nouveau:

21 avions type école;
500 parachutes;
15 tracteurs agricoles pour la manœuvre des appareils sur le terrain;
40 tentes individuelles pour avions;
8 grues de levage.

Total des dépenses: 2,210,000 fr.

§ 2. — Entretien et renouvellement du matériel:

Cellules.....	34.906.000
Hélices.....	1.460.000
Moteurs.....	13.046.000
Matériel roulant.....	14.933.900
Hangars et abris.....	2.400.000
	66.745.900

(1) En ce qui concerne la standardisation des matériaux de construction, deux exemples donneront la mesure des avantages à en retirer:

a) En 1880, le colonel Ch. Renard établissait la série des cordages à employer dans l'aérostation; c'est avec les cordages standarisés de la série Renard qu'ont été construits les ballons de 1918.

b) Le *Bodensée* de 70,000 m 3 a été construit avec les matériaux destinés à construire des dirigeables de 23,000 m3.

(2) Répartition des unités:

1er régiment d'aérostation de Versailles:
1er bataillon, Epinal.
2e bataillon, Compiègne.
3e bataillon, Saint-Cyr.
4e bataillon, Angers.

2e régiment d'aérostation de Toulouse:
1er bataillon, Nevers.
2e bataillon, Toulouse.
3e bataillon, Privas.

Compagnie d'ouvriers, Chalais-Meudon (ultérieurement Angers).

Compagnie d'instruction, Cosne.

(1) Répartition des unités:

1er régiment de chasse, Thionville.
2e régiment de chasse, Strasbourg.
3e régiment de chasse, Châteauroux.
4e régiment de chasse (à créer).
5e régiment de chasse, Paris (à créer).
11e régiment de bombardement, Metz.
12e régiment de bombardement, Neustadt.
13e régiment de bombardement (à créer).
21e régiment de bombardement, Malzéville.
22e régiment de bombardement, Luxeuil.
31e régiment d'observation, Tours.
32e régiment d'observation, Dijon.
33e régiment d'observation, Rhénanie.
34e régiment d'observation, Le Bourget.
35e régiment d'observation, Lyon.

§ 3. — Frais de fonctionnement des établissements :

Inspection technique du matériel d'aéronautique	96.200
Ecoles et camps d'instruction	8.012.000
Formations et services directs	1.529.000
	9.637.200
Réduction	1.330.000
Reste	8.307.200

§ 4. — Améliorations et grosses réparations aux bâtiments, 5 millions.

Total de l'article 11 : 96.777.100 fr.

Article 3. — Défense contre aéronefs.

La défense contre aéronefs (D.C.A.) a été rattachée à la direction de l'aéronautique le 15 mars 1919.

Une décision de l'état-major de l'armée, en date du 12 août de la même année a fixé provisoirement son organisation de la manière suivante :

Troupes. — 5 groupements de D.C.A. composés d'artillerie antiaérienne disposant de projecteurs, mitrailleuses, ballons de protection et matériel de camouflage.

Etablissements. — Un établissement central de D. C. A. avec 5 annexes et un centre d'études.

Ecoles. — Une école de D. C. A.

Le matériel de la D. C. A. comprend :

a) Le matériel du service courant réparti entre les 5 groupements, l'école et l'établissement central ;

b) Le matériel de la réserve de guerre.

Crédits demandés.

Le budget de la D. C. A. prévoyait un achat de matériel nouveau s'élevant à 350,000 fr. Cet achat a été remis à un exercice ultérieur. 235,000 fr. sont demandés pour faire face aux frais des études et expériences. Le surplus des crédits demandés est destiné à l'entretien et au renouvellement du matériel, au fonctionnement des établissements et de l'école de D.C.A. ainsi qu'aux améliorations et grosses réparations des bâtiments.

Le montant total du budget de la D. C. A. est de 2,802,900 fr.

Article 3. — Défense contre aéronefs.

§ 1. — Achat de matériel nouveau : autocanons pour remplacement du matériel en service (1)	350.000
§ 2. — Entretien et renouvellement du matériel en service à la réserve de guerre	1.388.000
§ 3. — Frais de fonctionnement des établissements et de l'école de D.C.A.	604.000
§ 4. — Améliorations et grosses réparations aux bâtiments affectés à la D.C.A.	575.000
§ 5. — Etudes et expériences	235.000
Total de l'article 3	3.152.800

Cet article a été ramené à 2,802,900 fr.

Article 4. — Météorologie.

Le fonctionnement et l'organisation du service de la météorologie militaire font, d'autre part, l'objet d'une étude détaillée ; les crédits demandés par les Gouvernement sont les suivants :

I. — Achat de matériel nouveau	225.000
II. — Entretien et renouvellement du matériel	449.000
III. — Fonctionnement des établissements	103.500
IV. — Amélioration et grosses réparations aux bâtiments. Le programme d'installation n'est pas encore établi.	»
V. — Etudes et expériences	229.000
Total de l'article 4	1.017.000

Article 5. — Transports.

Les crédits demandés au titre du chapitre 41, article 5, s'élèvent à la somme de 6,220,000 fr. ; ils se répartissent ainsi qu'il suit :

Aérostation	20.000
Aviation	6.000.000
D. C. A.	200.000
Total	6.220.000

(1) Les crédits de 350,000 fr. demandés pour l'achat de matériel neuf ont été supprimés à la suite de compressions faites par le rapporteur du budget de l'aéronautique près la commission de la Chambre des députés.

Ils comprennent non seulement les crédits destinés à assurer les transports normaux de matériel, mais encore ceux qui correspondent aux mouvements exceptionnels, particulièrement importants, nécessités par la remise en ordre du matériel et le transport de tout le matériel de mobilisation dans les magasins où il doit être stocké.

La partie des dépenses correspondant à la réorganisation des services aéronautiques et la mise en place du matériel de la réserve de guerre (4,220,000 fr.), a été reportée par la commission des finances de la Chambre au budget extraordinaire. L'article 5 a été réduit en conséquence.

L'ensemble des réductions sur le chapitre 38 est de 8,196,000 fr. et le total du chapitre est ainsi ramené à 104,804,000 fr.

Solde des troupes.

L'effectif total prévu au budget est de :
1,040 officiers ;
21,000 hommes de troupe.

L'article 13 du chapitre 13 fait figurer au budget la solde de ces troupes pour 21,157,590 francs.

Dépenses extraordinaires.

Les crédits demandés par le Gouvernement au titre de service extraordinaire étaient les suivants :

5.100.000	pour achat de terrains actuellement réquisitionnés, sur lesquels sont installés des établissements qui doivent subsister en temps de paix ;
6.900.000	pour exécution de travaux particulièrement urgents ;
7.000.000	pour construire de nouveaux casernements.
19.000.000	

La Chambre, d'accord avec le Gouvernement, a réduit de 7 millions ce chapitre pour tenir compte de l'incertitude du programme d'installation, du retard dans l'exécution des travaux et pour marquer son intention de voir occuper toutes les fois que ce sera possible des casernements déjà existants.

Par contre, elle a ajouté d'autre part à ce chapitre les 4,220,000 fr. qui correspondent aux dépenses exceptionnelles pour des transports.

Le total des crédits extraordinaires ainsi rectifié se monte à 16,220,000 fr.

Mais la commission des finances du Sénat estime nécessaire de reporter ce crédit au budget ordinaire, en raison même de la nature des dépenses. Ce crédit formera l'objet du chapitre.

CHAPITRE 83.

Algérie et Tunisie.

Les crédits demandés pour l'exercice 1920 au titre de l'aéronautique de l'Algérie et de la Tunisie, s'élèvent au total de 6 520,000 fr.

Ils ont été évalués sur les mêmes bases que les crédits nécessaires au Maroc ; ils se décomposent de la manière suivante :

Art. 1er. — Personnel civil (décret du 26 février 1897)	35.000
Art. 2. — Matériel.	
§ 1. — Achat de matériel nouveau (39 parachutes, 4 tracteurs, 2 grues).	220.000
§ 2. — Renouvellement et entretien du matériel (pour 70 avions, 200 hangars, 30 véhicules, etc.)	650.000
§ 3. — Fonctionnement des formations et de leurs services directs (salaires, primes, emballage, etc.)	469.000
§ 4. — Améliorations et grosses réparations aux bâtiments (logement de 1,000 hommes)	220.000
§ 5. — Quote-part des frais généraux et de ravitaillement non prévus ci-dessous	720.000
	6.520.000

Le personnel militaire du service de l'aéronautique Algérie-Tunisie comprend :

80 officiers ;

980 hommes de troupe (dont 30 indigènes).

Le crédit total demandé, chapitre 73, pour la solde de ce personnel en 1920, s'élève à 1,588,000 francs, en augmentation de 696,580 fr. par rapport au chapitre correspondant de l'année 1919.

Compte de l'occupation militaire du Maroc.

L'aéronautique a déjà rendu, et est encore appelée à rendre au Maroc les services les plus signalés.

C'est au mois de mai de l'année 1916, en présence des résultats obtenus par l'aviation sur le front français, que le commandant en chef des troupes du Maroc demanda l'envoi d'avions qui n'existaient plus dans notre colonie depuis la déclaration de guerre, afin d'améliorer, dans la mesure du possible, la situation difficile provoquée par la diminution des effectifs laissés à sa disposition.

Après une première période nécessaire à l'organisation et à l'expérimentation sous un climat colonial de trois escadrilles faiblement dotées qui avaient pu lui être envoyées, le résident général commandant en chef, demanda l'appui de 4 unités supplémentaires (juin 1917).

Les services rendus avaient démontré l'utilité de l'aviation au Maroc ; ils permettaient déjà d'entrevoir le rôle très important qu'elle serait appelée à y jouer.

Quatre escadrilles nouvelles furent donc envoyées au Maroc, les avions étaient des « Farman » et des « Voisin » déjà démodés sur le front français ; l'organisation matérielle de la base de Casablanca, des terrains, hangars, camps et casernements fut poussée activement, et au mois de septembre 1917, les escadrilles commençaient à s'installer dans les différentes subdivisions.

A partir de cette époque, le rôle de l'aviation se précise, il s'étend chaque jour, les services qu'elle sait rendre sont de plus en plus appréciés.

Assurer la sécurité générale et protéger les régions tranquilles ; procéder à des reconnaissances photographiques pour permettre l'établissement de cartes exactes, relier les postes éloignés, tel est le rôle de l'aviation lorsque les tribus restent calmes ; mais c'est surtout lorsque les dissidents s'agitent, lorsque poussés par de sourdes menées ennemies ils s'efforcent de surprendre les postes isolés ou les colonnes en marche, que nos avions savent se rendre indispensables.

Très mobile, l'aviation se porte presque instantanément sur le point menacé ; elle prépare les opérations par des reconnaissances et des bombardements, elle précède les colonnes en marche, assure leurs liaisons avec la base d'opération ou les colonnes voisines, disperse à coups d'obus les rassemblements, participe au combat et règle les tirs d'artillerie, puis poursuit les fuyards jusque dans leurs douars qu'elle couvre d'engins incendiaires.

Après les opérations, l'aviation poursuit son œuvre, elle harcèle les insoumis, les bombarde encore et les mitraille en représaille de leurs coups de main.

L'échec de l'attaque de Rhorm et Alem par les insoumis (septembre 1917), le dégagement d'un convoi à Agulmons (février 1918), les opérations entre Taza et Fez (juin 1918), puis celles du Tafilalet (2e semestre 1918), enfin les opérations dans le Grab (dégagement de la colonne de ravitaillement de Kenifra, dégagement du poste d'Arbaona) (octobre 1919), couronnées par le ravitaillement en vivres et en eau de la kasba de Médiouna, sont les glorieuses étapes qui marquent la participation sans cesse grandissante de l'aviation dans nos opérations de pacification du Maroc.

Il est nécessaire d'accorder les crédits demandés au titre de l'aviation du Maroc ; elle a, jusqu'ici, largement rempli sa mission économisé de nombreuses vies humaines, affermi notre action et notre influence ; il serait inopportun de diminuer son importance en refusant les moyens matériels qui lui sont indispensables.

Crédits (chap. 155).

§ 1er. — Achat de matériel nouveau (parachutes, tracteurs, grues de levage, tentes)	470.000
§ 2. — Renouvellement et entretien du matériel (114 avions, 24 avions sanitaires, 24 avions d'entraîneurs)	8.080.250
§ 3. — Fonctionnement des écoles et camps	»
§ 4. — Fonctionnement des formations et de leurs services directs.	669.000
§ 5. — Améliorations et grosses réparations aux bâtiments d'aviation	500.000
§ 6. — Quote-part des frais de services généraux et des ravitaillements d'ensemble	2.280.750
Total du chapitre 155	12.000.000

Solde des troupes.

L'effectif total entretenu au Maroc au titre de l'aéronautique comprend :

90 officiers ;

1,600 hommes de troupe (dont 400 indigènes).

Le chapitre 149 fait figurer au budget les dépenses de la solde de ce personnel pour 2.958,400 fr., en augmentation de 508,120 fr. par rapport à l'exercice 1919.

Armée du Levant. — Armée d'Orient.

Le chapitre AD (entretien de l'armée d'Orient) article 12, comporte une dépense de 120.000 fr. pour l'entretien et le remplacement des cellules de 12 avions.

Le chapitre AE (entretien de l'armée du Levant) article 1er, comporte une dépense de 576,000 fr. pour entretien et remplacement des cellules de 48 avions.

Les crédits de personnel dans l'un et l'autre cas sont fondus dans les articles spéciaux à la solde de la troupe et son entretien.

Les crédits demandés pour l'entretien des cellules correspondent bien à ceux qui sont d'autre part indiqués comme nécessaires au Maroc (chap. 155, § 2), savoir 12,000 fr. par an mais il peut paraître singulier que les avions du Levant et de l'armée d'Orient n'entraînent pas comme ceux du Nord de l'Afrique des dépenses pour l'entretien des moteurs, rechanges, accessoires, etc., dépenses qui font passer le prix normal d'entretien de l'appareil en service de 12,000 à 50,000 fr. au moins.

III. — Ministère de la Marine.

AÉRONAUTIQUE MARITIME

Buts généraux.

Les services à assurer par l'aéronautique maritime sont d'ordre stratégique et d'ordre tactique ; ils comportent :

a) Exploration au large, communication à grande distance et éclairage ;

b) Coopération à l'action offensive des bâtiments de guerre et des batteries de côte (réglage de tir) ;

c) Action propre offensive contre l'ennemi flottant et contre les bases ;

d) Participation à la lutte contre les appareils aériens de l'ennemi agissant en liaison avec les forces navales.

e) Recherche et attaque des sous-marins.

Buts particuliers.

Aviation. — L'aviation doit assurer les services suivants :

Défense du littoral et protection de la navigation côtière ;

Protection de la navigation au large ;

Reconnaissance et attaque des forces navales des bases et des côtes ennemies ;

Maîtrise de l'air sur les champs de bataille maritimes ;

Eclairage des escadres et réglage de leurs tirs ;

Attaque des bâtiments de combat ennemis.

Aérostation. — Les buts spéciaux poursuivis par l'aérostation sont les suivants :

Dirigeables. — Surveillance rapprochée, patrouilles, protection de la navigation, de la pêche ;

Escorte des convois ;

Recherche des champs de mines et des sous-marins.

Captifs. — Réglage du tir des batteries de côte ;

Patrouilles au large sur bâtiments rapides ;

Dragage des mines sur bâtiments dragueurs.

L'éclairage de l'armée navale et la surveillance du large s'effectuent par dirigeables. Le type actuellement employé est le type éclaireur, à défaut du type dirigeable rigide.

Le réglage du tir des grands bâtiments se fait au moyen de ballons captifs. Ces mêmes ballons sont utilisés à la veille contre les attaques à la torpille.

Matériel.

Aviation. — Compte tenu des missions qu'elle est appelée à remplir, l'aviation doit comprendre :

A) Des formations d'aviation stationnées sur le littoral ;

B) Des formations d'aviation d'escadre.

A) L'organisation des formations basées sur le littoral s'est adaptée aux divisions des côtes de France en arrondissements maritimes ; elle comprend d'autres zones correspondant à l'Algérie et à la Tunisie ; des zones coloniales seront fixées ultérieurement.

L'ensemble des forces aériennes d'un arrondissement maritime, de l'Algérie ou de la Tunisie, à l'exception des estafettes de l'armée navale et des écoles, est placé sous le commandement d'un officier supérieur « chef des services aériens » agissant par délégation du chef des services offensifs et défensifs.

Dans chaque arrondissement maritime ainsi qu'en Tunisie et ultérieurement en Algérie existent :

1° Un ou plusieurs centres d'aviation comprenant une organisation permanente aménagée et outillée pour recevoir, utiliser et entretenir des escadrilles d'hydravions et d'avions ;

2° Une réserve d'aviation destinée à approvisionner les différentes formations de la zone.

Les diverses escadrilles constituent des formations mobiles qui peuvent s'installer sur divers points de la côte reconnus à l'avance, suivant les besoins des opérations. Seules les escadrilles d'hydravions de haute mer sont toujours stationnées dans un centre.

B) Formations d'aviation d'escadre. L'emploi de l'aviation à la mer est encore à l'étude, toutefois l'organisation provisoire actuelle prévoit :

a) L'armement de tous les bâtiments de combat d'une section d'aviation ;

b) L'aménagement d'un bâtiment d'aviation d'escadre destiné à accompagner les escadres à la mer. Ce bâtiment est armé d'avions ;

c) L'aménagement de bâtiments porte-hydravions constituant des centres mobiles.

Il existe actuellement deux escadrilles d'aviation d'escadre (monoplaces et biplaces) et un bâtiment d'entraînement muni d'une plate-forme d'envol.

La marine ne possède que l'aérodrome terrestre de Saint-Raphaël, la création de terrains d'aviation est à prévoir dans les diverses zones.

Aérostation. — Dirigeables.

L'organisation terrestre pour les dirigeables comprend des centres fixes, des centres mobiles et des ports de relâche.

Centres fixes. — Chaque chef-lieu d'arrondissement maritime (à l'exception de celui du 3e arrondissement) est pourvu d'un centre fixe.

Quatre centres seulement sont armés, l'un est un centre actif, les autres sont utilisés par diverses commissions.

Les autres centres sont en réserve ou désarmés. A l'ouverture des hostilités, un centre fixe fournit le matériel nécessaire à l'armement des centres mobiles et des ports de relâche. Il comprend :

Des hangars pour dirigeables souples ;

Des ateliers ;

Des casernements ;

Un terrain d'atterrissage.

Centres mobiles. — Des centres mobiles seraient créés à l'ouverture des hostilités sur des emplacements reconnus en temps de paix.

Ports de relâche. — Ces ports sont destinés à abriter les dirigeables arrêtés dans leur route par le mauvais temps. Le réseau de ports de relâche serait complété à la mobilisation et chacun d'eux armé d'un dirigeable en permanence.

Centres de rigides. — Un centre de dirigeables rigides est en construction à Guers-Pierrefeu (Provence), il doit abriter un ou deux dirigeables rigides à livrer par l'Allemagne. Il sera en tout état de cause utilisé pour des dirigeables souples en attendant la reprise de construction des rigides en France, ou la livraison des dirigeables allemands.

Aérostation. — Captifs.

Les bases des ballons captifs correspondent en général aux centres de stationnement des escadrilles de patrouilles et de dragage. Ces centres sont actuellement désarmés.

Centres fixes. — Ces centres sont destinés à l'armement en captifs des bâtiments de patrouillage et de dragage. Ils sont également chargés de fournir des captifs gonflés aux bâtiments qui en auraient besoin.

Un seul centre est actuellement armé, c'est le centre où fonctionne la commission d'études pratiques des ballons captifs et où sont instruits les observateurs. Un campement de captifs est prévu pour fournir les captifs aux grands bâtiments.

Campements en plein air. — Ces campements, prévus pour le temps de guerre, seront établis sur des emplacements reconnus à l'avance. Le matériel qui leur est nécessaire sera fourni par les centres fixes voisins.

Bâtiments porte-captifs. — Le service technique étudie le projet d'un bâtiment spécial porte-captifs, destiné à accompagner l'armée navale.

L'aérostation maritime possède à Chalais-Meudon un magasin chargé de délivrer aux centres le matériel spécial qui leur est nécessaire.

Personnel.

Le personnel de l'aéronautique maritime comprend :

1° Officiers de marine affectés à l'aéronautique maritime	112	
2° Personnel non officier :		
Personnel spécialisé affecté à l'aviation maritime	531	1233
Personnel non spécialisé	702	
Personnel spécialisé affecté aux dirigeables	187	605
Personnel non spécialisé	418	
Personnel spécialisé affecté aux captifs	69	202
Personnel non spécialisé	133	
Total du personnel non officier affecté à l'aéronautique maritime		2040

Sur l'ensemble du personnel précité, le personnel détaché à l'administration centrale comprend :

Officiers de marine	3
Commissaire	1
Officiers mécaniciens	2
Secrétaires	3

Installations fixes.

Les installations fixes dont dispose la marine sont les suivantes :

Centres d'aviation.

Cherbourg.
Brest.
Lorient.
Hourtère (Gironde).
Berre (école de pilotage).
Toulon.
Saint-Raphaël (école de perfectionnement).
Bizerte.
Kenitra (Maroc).
Dakar.

Centres de dirigeables souples.

Montebourg.
Guipavas.
Rochefort (école).
Soubise.
Aubagne.
Sidi-Ahmed.
Baraki.
La Senia.
Saint-Cyr (essais).

Ces centres comprennent, en principe, chacun 2 hangars dont les dimensions sont : 20 × 22 × 150 et 24 × 28 × 180.

Les centres de Rochefort et de Saint-Cyr ne possèdent chacun qu'un seul hangar.

Centres prévus pour dirigeables rigides.

Le centre de Guers-Pierrefeu comprendra 2 hangars de 40 × 40 × 240 qui sont actuellement en construction. (Les éléments de ces hangars proviennent des places fortes de l'Est). Il sera, en outre, doté d'ateliers, d'une usine à hydrogène, de casernements.

Le terrain d'atterrissage a une superficie de 65 hectares environ.

Le centre est desservi par un embranchement de voie ferrée à écartement normal.

Ports de relâche pour dirigeables souples.

Ces centres sont : Cazaux, Ajaccio, Bône.

Ils comportent des ancrages. Il y est prévu des abris genre avant-ports.

Centres de captifs.

Ces centres comprennent chacun 1 hangar de 40×30×18 susceptible de contenir 4 ballons gonflés.

Ce sont : Cherbourg, Brest, Lorient, Toulon, Bizerte.

Le hangar du centre des Salins-d'Hyères (école et campement prévus pour l'armée navale) ne peut contenir qu'un seul ballon.

Crédits.

Le budget de l'aéronautique maritime comprend les demandes de crédits ci-après :

CHAPITRE 61. — Matériel.

Article 1er. — Achat et réparation de matériel.

§ 1. — Aérostation	2.080.000
§ 2. — Aviation	11.399.000
§ 3. — Armes et munitions	»
§ 4. — Emballages	1.000.000
§ 5. — Frais d'instruction des pilotes	500.000
§ 6. — Gratifications et indemnités diverses	10.000
§ 7. — Personnel du magasin de Nanterre	10.000
Total de l'article 1er	14.999.000

Article 2. — Matières consommables.

§ 1. — Aérostation :	
Hydrogène	753.000
Essence	207.000
Huile	25.000
Matières diverses	231.000
§ 2. — Aviation :	
Essence	1.359.000
Huile	175.000
Matières diverses	342.000
Total de l'article 2	3.095.000

Article 3. — Immeubles. — Acquisitions de terrains. — Travaux neufs et entretien.

§ 1. — Aérostation	7.357.846
§ 2. — Aviation	2.642.154
Total de l'article 3	10.000.000
Total général du chapitre 61	28.094.000

Ce chapitre est en diminution de 143,198,000 francs par rapport au chapitre correspondant de l'exercice 1919.

Personnel.

Il n'y a pas de budget particulier pour le personnel affecté à l'aéronautique maritime.

Les allocations de ce personnel sont réparties entre les divers chapitres du budget de la marine, savoir ;

Chap. 1. — Administration centrale.	200.448
Chap. 8. — Officiers de marine et officiers des équipages	1.408.272
Chap. 9. — Officiers mécaniciens.	202.434
Chap. 10. — Soldes, indemnités, etc. Equipages de la flotte	4.795.000
Chap. 11. — Traitement de table.	184.908
Total	6.791.062

En outre, du personnel du département de la marine est détaché au sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique ; les crédits afférents à ce personnel se montent au total de 387,130 fr. répartis entre divers chapitres ; ces crédits paraissent devoir passer au budget des travaux publics.

IV. — Ministère des colonies.

AÉRONAUTIQUE COLONIALE

L'existence de l'aéronautique militaire coloniale a été reconnue par la loi du 22 octobre 1919 qui accordait les premiers crédits demandés spécialement pour son organisation et son fonctionnement.

Au cours de la guerre, un essai tenté en 1917 par l'envoi d'une petite escadrille en Indo-Chine n'avait permis de tirer aucune conclusion pratique, les nécessités de l'heure ayant conduit à réserver toutes les ressources de la métropole pour la défense du territoire.

Dès la conclusion de l'armistice, le ministre des colonies (direction des services militaires) s'est préoccupé d'organiser une aéronautique coloniale. On envisagea d'abord la création d'une aéronautique civile d'Etat appelée à concourir éventuellement à la défense des colonies.

Ce projet fut écarté, notamment parce qu'il reposait sur l'existence d'un type d'avion susceptible à la fois d'une utilisation commerciale et militaire aux colonies, condition qui n'était pas réalisée par les avions de 1918. Il avait, de plus, l'inconvénient d'écarter du domaine colonial les efforts des compagnies privées, ces dernières, lorsqu'elles auraient pu se créer, se trouvant en présence d'une organisation d'Etat qu'il eût été difficile si ce n'est impossible de concurrencer.

C'est après examen de ces considérations que le ministre des colonies décida, le 2 août 1919, la création d'une aéronautique militaire organisée non seulement pour remplir les missions militaires, mais encore les missions d'ordre politique et économique qui pourraient lui être confiées.

La loi de finances du 22 octobre 1919 accordait les premiers crédits demandés ; un décret du 19 janvier 1920 et une instruction correspondante fixèrent les détails de l'organisation.

But du service de l'aéronautique coloniale.

Les escadrilles d'aviation coloniale sont les destinées à :

Aider la surveillance des régions dont la pénétration est difficile ;

Assurer la liaison entre les centres et les postes éloignés ;

Faire des levés de cartes par photographies aériennes ;

Coopérer au service sanitaire en transportant des médecins, des médicaments ou en évacuant des malades ;

Effectuer des transports de toute nature dans la limite de leurs moyens ;

Participer aux opérations militaires en éclairant les colonnes, en assurant leurs liaisons et en combattant avec elles.

Organisation du service.

Personnel. — Tout le personnel militaire nécessaire aux corps et services de l'aéronautique aux colonies, est prêté par l'aéronautique militaire métropolitaine, dans les mêmes conditions que le personnel de toutes armes est prêté par les différentes directions de l'administration de la guerre.

Ce personnel est entretenu par le département des colonies à partir du jour de son embarquement pour les colonies jusqu'au jour de son débarquement en France. Il est relevé périodiquement comme celui des troupes coloniales et reprend sa place dans les formations aéronautiques à son retour en France.

Chaque fois qu'il sera possible, il sera fait appel à la main-d'œuvre indigène.

Enfin, ainsi qu'il est pratiqué dans les services de l'artillerie aux colonies, il pourra être fait appel à des ouvriers civils.

Matériel. — La majeure partie du matériel de constitution et d'entretien des unités est prélevée sur le stock de matériel disponible de l'aéronautique militaire. Lorsque le stock ne sera plus susceptible de satisfaire aux besoins, le matériel sera demandé au sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique.

Comme pour les autres matériels coloniaux, le matériel aéronautique sera emmagasiné, emballé et transporté jusqu'au port d'embarquement par les soins des établissements livranciers, à charge de remboursement aux intéressés par le département des colonies.

Il résulte de cette organisation que le département des colonies n'a pas été obligé de créer un établissement spécial dans la métropole, établissement qui aurait entraîné des frais généraux élevés.

Le service de la métropole comporte seulement un bureau à la direction des services militaires du ministère des colonies.

Ce bureau comporte actuellemes :

Un chef de bataillon pilote ;

Un administrateur en chef des colonies (ancien pilote) ;

Un lieutenant pilote ;

Un sous-officer commis d'ordre.

Le bureau de l'aéronautique du département des colonies assure les relations avec les autres départements ministériels.

Le service, dans chacune des grandes colonies, comprendra :

Un chef de service ;

Une ou plusieurs escadrilles.

Actuellement, trois escadrilles sont formées ou en cours de formation :

Deux en Indo-Chine ;

Une en Afrique Occidentale française.

Les deux escadrilles d'Indo-Chine sont :

L'une à Hanoï ;

L'autre à Saïgon.

Les études se poursuivent actuellement pour l'installation de l'escadrille de l'A. O. F. qui est encore en formation en France ; elle sera probablement stationnée à Bamako et aura des terrains annexes à Tombouctou et à Kayes.

Les efforts que tente actuellement l'aéronautique coloniale méritent d'être suivis avec la plus grande attention, particulièrement dans l'Afrique occidentale et dans l'Afrique équatoriale françaises. Ces deux régions semblent, en effet, offrir un champ d'expériences spécialement intéressant pour l'étude des services que peuvent rendre les engins modernes : avions, hydravions et bateaux glisseurs, tant pour les services postaux que pour les services sanitaires et la liaison.

En effet, les communications faciles entre la côte du Sénégal et le bassin du Niger s'arrêtent actuellement à Bamako-Koulikoro, terminus du chemin de fer sur le Niger.

Partant de ce point, une ligne jalonnée par les escales de Mopti, Tombouctou (Kabara) et Sorbo-Aoussa traverserait, sensiblement de l'Ouest à l'Est, nos possessions de l'Afrique occidentale ; elle pourrait desservir les points importants de Segou-Sikoro et de Gao.

Les différents tronçons de cette ligne auraient environ 500 kilomètres de longueur et n'excéderaient pas la distance que peut parcourir un avion. En outre, certaines fractions du parcours pourraient, lorsque le régime des eaux du Niger le permettrait, être desservies par glisseurs.

Le brillant raid du commandant Villemin a déjà démontré la possibilité de parcourir la presque totalité de cet itinéraire.

La ligne Bamako-Aoussa pourrait être ultérieurement prolongée par voie aérienne jusqu'au lac Tchad.

En attendant qu'une organisation méthodique permette d'envisager la liaison avec le Tchad par le bassin du Niger, une autre voie, partant de l'embouchure du Congo, fournirait un moyen de pénétration plus rapide et plus facile. En effet, la route Congo-Oubangui-Chari-Tchad, serait navigable pour les glisseurs sur la plus grande partie de son parcours. Le tronçon Brazzaville-Bargui devait être relié par une section aérienne de 200 à 300 kilomètres au bassin du Haut-Chari où la voie fluviale pourrait être reprise.

L'effort à faire dans la voie qui vient d'être indiquée semble peu de chose en comparaison de la grandeur des résultats pratiques et moraux que la réussite d'une telle organisation procurerait à notre pays. L'aéronautique coloniale doit donner à ce programme particulier, la toute première place dans le programme général qu'elle s'est tracé.

Crédits.

Personnel. — Les dépenses du personnel de l'aéronautique coloniale ne sont pas séparées des dépenses de même ordre des divers chapitres du budget colonial.

Ces dépenses, qui comprennent la solde, les indemnités, l'habillement, les vivres, ont atteint :

En 1919, 240,000 fr.

Elles s'élèveront pour l'année 1920 au total de 1,509,840 fr. répartis de la manière suivante :

Administration centrale.

Personnel civil : 1 administrateur en chef des colonies, 16,000 fr. (1).

Personnel militaire : 1 chef de bataillon, 1 lieutenant, 1 sous-officier, 27,192 fr.

Aéronautique d'Indo-Chine.

Officiers, 13 ; sous-officiers, 26 ; troupe, 22 ; indigènes, 320 : 906,193 fr.

Aéronautique de l'A. O. F.

Officiers, 8 ; sous-officiers, 18 ; troupe, 52 ; indigènes, 95 : 603,647 fr.

(1) Solde payée par le budget de la colonie d'affectation.

Matériel.

CHAPITRE 72. — Matériel de l'aéronautique militaire aux colonies.

a) Installations de l'A. O. F.....	200.000
b) Combustibles pour l'Indo-Chine.	640.000
Combustibles pour l'A. O. F....	200.000
c) Entretien des installations et du matériel. Primes de bon rendement. Indo-Chine	190.000
A. O. F.....	110.000
d) Transport du matériel pour l'Indo-Chine.....	50.000
Transport du matériel pour l'A. O. F.....	140.000
e) Achat du matériel. Indo-Chine.	160.000
Achat du matériel. A. O. F.....	120.000
Total.....	1.870.000

Personnel.

Les crédits afférents au personnel, répartis dans divers chapitres, peuvent se grouper comme suit :

Administration centrale.....	43.192
Unités.....	1.509.840
Total.....	1.553.032

Vᵉ PARTIE

I. — Ministère des travaux publics, sous-secrétariat de l'aéronautique et des transports aériens.

CHAPITRES	RUBRIQUES BUDGÉTAIRES	CRÉDITS demandés par le Gouvernement.	CRÉDITS accordés par la Chambre des députés.	CRÉDITS proposés par la commission du budget.
		fr.	fr.	fr.
	SUITE DE L'ÉTAT A			
	4ᵉ SECTION. — AÉRONAUTIQUE ET TRANSPORTS AÉRIENS			
	3ᵉ partie. — Services généraux des ministères.			
1	Traitement du personnel civil de l'administration centrale.....	294.000	294.000	294.000
2	Solde et accessoires de solde du personnel militaire détaché à l'administration centrale.....	378.070	378.070	378.070
3	Frais de déplacement du personnel militaire.....	10.000	10.000	10.000
4	Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale.....	50.200	50.200	50.200
5	Matériel de l'administration centrale.....	326.400	326.400	326.400
6	Impressions et publications.....	10.000	10.000	10.000
7	Frais de correspondance télégraphique.....	6.000	6.000	6.000
8	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Traitement du personnel civil.....	5.200.000	5.200.000	5.200.000
9	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Personnel militaire (1).....	1.547.430	1.547.430	1.547.430
10	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Allocations non tarifées.....	4.000	4.000	4.000
11	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Matériel.	55.151.100	55.151.100	55.151.100
11 *bis*	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Constructions et matériel neuf.....	(2)	(2)	64.260.000
12	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Combustibles et ingrédients pour les automobiles et l'aéronautique.....	1.000.000	1.000.000	1.000.000
13	Attributions aux personnels civils de l'Etat. — Allocations pour charge de famille.....	45.000	45.000	45.000
14	Emploi de fonds provenant de legs ou de donations.....	Mémoire.	»	»
15	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»
16	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).....	Mémoire.	»	»
17	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.	»	»
18	Rappels des dépenses payables sur revues antérieures à l'exercice 1920 et non frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»
	SUITE DE L'ÉTAT D.			
	4ᵉ SECTION. — AÉRONAUTIQUE ET TRANSPORTS AÉRIENS.			
	3ᵉ partie. — Services généraux des ministères.			
A	Indemnités exceptionnelles de cherté de vie.....	144.000	144.000	144.000
B	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»
C	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).....	Mémoire.	»	»
D	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.	»	»
E	Rappel des dépenses payables sur revues antérieures à l'exercice 1920 et frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»
	SUITE DE L'ÉTAT E			
	4ᵉ SECTION. — AÉRONAUTIQUE ET TRANSPORTS AÉRIENS			
I	Etablissements de l'aéronautique et des transports aériens. — Constructions et matériel neuf.....	64.260.000	64.200.000	(3)
II	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»
III	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.	»	»
IV	Rappel des dépenses payables sur revues antérieures à l'exercice 1920 et non frappées de déchéance.....	Mémoire.	»	»

(1) En sus de ces crédits qui se rapportent au personnel de la guerre, il y a lieu d'ajouter 387,130 fr. se rapportant au personnel de la marine.

(2) Les crédits demandés au titre du chapitre 11-*bis* avaient été présentés à l'approbation de la Chambre des députés au titre de l' « Etat E, 4ᵉ section, chapitre 1ᵉʳ » ; ils ont été accordés par la Chambre. La commission des finances, estimant que ces crédits ne sont pas destinés à faire face à des dépenses exceptionnelles à proprement parler, mais à des dépenses correspondant à l'exécution d'un programme d'ensemble, décide, tout en maintenant le crédit global à la somme de 64,260,000 fr., de l'inscrire au titre du budget ordinaire en intitulant « chapitre 11 *bis* » ce nouveau chapitre.

En outre, le rapporteur, d'accord avec le sous-secrétariat de l'aéronautique, demande qu'un crédit de 50,000 fr. soit prélevé sur les 300,000 fr. prévus au chapitre 11 *bis* pour l'équipement des laboratoires du S. T. Aé., crédits qui ne pourront vraisemblablement pas être entièrement utilisés au cours de l'exercice 1920 par suite du peu d'avancement des travaux de construction des bâtiments. Ces 50,000 fr. resteraient imputés au chapitre 11 *bis* dont le montant total ne serait pas modifié, mais ils seraient affectés aux travaux nécessaires à la mise à l'abri des collections de l'aéronautique.

(3) Les crédits demandés au titre du chapitre I sont reportés au budget ordinaire, état A. — 4ᵉ section. — 3ᵉ partie. — Chapitre 11 *bis*.

II. — Ministère de la guerre.

CHAPITRES	RUBRIQUES BUDGÉTAIRES (rapport présenté à la Chambre des députés).	CRÉDITS demandés par le Gouvernement.	CRÉDITS accordés par la Chambre des députés.	CRÉDITS proposés par la commission du budget.
		fr.	fr.	fr.
	ETAT A			
	1re SECTION. — TROUPES MÉTROPOLITAINES			
	3e partie. — Services généraux des ministères.			(2)
36	Etablissements de l'aéronautique. — Personnel civil. — Traitements..	2.000.000	2.000.000	2.000.000
37	Etablissements de l'aéronautique. — Personnel civil. — Allocations diverses	1.000	1.000	1.000
38	Etablissements de l'aviation. — Matériel	113.000.000	(1) 104.804.000	104.804.000
	ALGÉRIE ET TUNISIE			
67	Solde de l'aéronautique	1.580.450	(1) 1.578.650	1.578.650
83	Etablissements de l'aéronautique. — Personnel civil et matériel	6.580.000	(1) 5.520.000	5.520.000
84	Etablissements de l'aéronautique. — Allocations diverses	2.000	2.000	2.000
	ETAT E			
	2e SECTION. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES PROPREMENT DITES			
IV	Aéronautique militaire	19.000.000	(1) 16.220.000	16.220.000
	Maroc.			
	SUITE DE L'ÉTAT A			
	3e SECTION. — MAROC			
	3e partie. — Services généraux des ministères.			
143	Solde de l'aéronautique	2.948.000	2.590.900	2.590.900
155	Service de l'aéronautique. — Matériel	12.000.000	12.000.000	12.000.000
	Totaux	157.111.450	144.716.550	144.716.550
	COMPTE SPÉCIAL (3).			
	ENTRETIEN DES TROUPES D'OCCUPATION EN PAYS ÉTRANGERS			
	Troupes d'occupation des pays rhénans (Armée du Rhin).			
1	Art. 16. — Matériel de l'aéronautique	22.603.500	22.603.500	22.603.500
	Totaux généraux	179.714.950	167.320.050	167.320.050

(1) Réduction faite d'accord avec le Gouvernement.
(2) Réductions apportées par le Sénat : chap. 36, 200,000 fr. ; chap. 38, 4,840,000 fr. ; chap. 82, 520,000 fr. ; au total, 5,560,000 fr. Le crédit est ramené à 124,560,000 fr.
(3) Pour mémoire.

III. — Ministère de la marine.

CHAPITRES	RUBRIQUES BUDGÉTAIRES	CRÉDITS demandés par le Gouvernement.	CRÉDITS accordés par la Chambre des députés.	CRÉDITS proposés par la commission du budget.
		fr.	fr.	fr.
	1re SECTION			
	TITRE II — TRAVAUX NEUFS — APPROVISIONNEMENTS DE GUERRE			
61	Aéronautique maritime	28.091.000	30.000.000	30.000.000

IV. — Ministère des colonies.

CHAPITRES	RUBRIQUES BUDGÉTAIRES	CRÉDITS demandés par le Gouvernement.	CRÉDITS accordés par la Chambre des députés.	CRÉDITS proposés par la commission du budget.
		fr.	fr.	fr.
	BUDGET ORDINAIRE			
	3e partie. — Services généraux des ministères.			
	TITRE II. — DÉPENSES MILITAIRES			
72	Matériel de l'aéronautique aux colonies	1.870.000	1.870.000	1.870.000

Récapitulation.

BUDGETS DE L'AÉRONAUTIQUE	BUDGETS	
	Ordinaire.	Extraordinaire.
	fr.	fr.
Ministère des travaux publics	128.425.200	»
Ministère de la guerre	(1) 168.016.050	10.226.660
Ministère de la marine	30.000.000	»
Ministère des colonies	1.870.000	»
Total	328.311.250	10.220.660
Total général	344.531.250	

(1) Dont 22.603.500 au titre du compte spécial des régions occupées.
1.047.000 au titre de la météorologie.
120.000 au titre de l'entretien de l'aéronautique de l'armée d'Orient.
576.000 au titre de l'entretien de l'aéronautique de l'armée du Levant.

Si l'on veut se faire une idée de l'importance des dépenses nécessitées pour l'aéronautique dans son ensemble, il faut ajouter au total obtenu en additionnant le montant des différents budgets relatifs à l'aéronautique, des dépenses générales qui ne ressortent pas à ces budgets proprement dits, pour la guerre, la marine, les colonies.

Ces dépenses sont, en premier lieu, la solde du personnel militaire et celle du personnel civil payé au titre de l'administration centrale les dépenses correspondantes à certaines fournitures faites à titre gratuit à l'aéronautique par des directions qui ont fait des prévisions à cet effet; enfin, le coût de la nourriture, de l'habillement et de l'entretien du personnel troupe employé.

L'importance de la dépense globale ainsi évaluée serait pour l'exercice 1920 d'environ 405 millions, non compris le budget extraordinaire qui s'élève à 16,200,000 fr. en chiffre rond.

Soit au total 421 millions environ.

SIXIÈME PARTIE

MÉTÉOROLOGIE.

La météorologie a, au point de vue de la navigation aérienne, une importance considérable. Si on peut, avec des renseignements locaux, entreprendre sans trop de risques un voyage à portée et à durée relativement courtes, il n'en est plus de même dès que les distances des parcours augmentent, en faisant passer l'aéronef dans les pays à climats très différents, et surtout dès que le voyage comporte une traversée maritime importante (1).

Il est alors indispensable de connaître à l'avance les mouvements aériens qui peuvent se produire. La marche générale des cyclones, depuis longtemps étudiée, donne déjà des résultats importants, les études relativement récentes par sondages des hautes couches de l'atmosphère, conduisent à des prévisions, d'une part plus précises, d'autre part à plus longue échéance.

Il est à remarquer que les voyages aériens tendent de plus en plus à devenir « transcontinentaux »; la notion de la relation de la distance et du temps, subit à notre époque une modification dont on ne se rend peut-être pas assez compte.

L'avion, à la vitesse de 200 kilomètres à l'heure, dès maintenant parcourt le quart de la circonférence terrestre, à l'équateur, en cinquante heures; on ferait le tour de la terre en deux cents heures, soit en huit jours.

Paris sera à dix heures de Constantinople, à moins de quinze heures de Suez, quand la sécurité de route sera assurée — à l'avance, par les observations de prévision météorologiques — pendant la route, par le jalonnement et les ports aériens.

La sécurité par la prévision du temps ne peut être complètement assurée que par :

1° Un système mondial d'observation, donnant les grands phénomènes aériens aux basses et aux plus hautes altitudes;

2° Un système national donnant les perturbations locales;

3° Un système de liaisons internationales et nationales permettant la communication rapide des observations et de leurs conséquences.

Il va de soi qu'un tel ensemble donnera une base très sérieuse pour la prévision des « petits phénomènes locaux », ceux-là qui sont intéressants d'une part pour l'agriculture, d'autre part, pour la navigation aérienne elle-même.

Certains phénomènes aériens sont causés, ou influencés de très notable façon par des causes purement locales, humidité des terres, forêts, montagnes, etc.

C'est ainsi que si on établit les courbes journalières d'équipression données par les renseignements mondiaux, les cartes ne donnent que de larges lignes, sans points particuliers.

Mais par un réseau d'observations très serré, on observe parfois que ces courbes présentent des points singuliers, des crochets très marqués, indiquant des phénomènes locaux qui amènent des perturbations locales, grêle, orage, etc.

Si pour les phénomènes généraux qui intéressent une grande partie de la terre, la prévision peut être en avance de vingt-quatre heures sur les événements, pour les phénomènes locaux le temps est beaucoup plus court, quelques heures, quelquefois moins.

Il est donc naturel que si on dispose d'un service général, international, unique pour les prévisions des grands mouvements aériens, ce système doit être complété, dans chaque nation par une observation plus serrée, à transmission très rapide, utile à la fois pour la navigation locale et pour l'agriculture.

Il est des cas où, par cette observation serrée, on pourra sonner le « gare à vous » pour les agriculteurs et viticulteurs, et mettre sur les routes aériennes le signal d'alarme que commande l'atterrissage immédiat.

Une pareille organisation ne peut donner de résultats que si elle est — tout au moins dans chaque nation — unique.

Les notes qui suivent montreront que la météorologie se retrouve dans les budgets de cinq départements! C'est de la dispersion des efforts, de la dilapidation des fonds publics, pour un résultat médiocre.

Le tableau figurant page 672 montre que les dépenses totales pour assurer le service de la météorologie se montent à près de 4 millions.

Il est hors de doute que la centralisation de tous ces services dans un seul et même ministère permettrait de réduire du tiers les allocations dont il s'agit, tout en assurant un meilleur service.

Actuellement on a, dans l'après-midi, les cartes des observations recueillies avant 7 heures du matin; de 18 heures à 6 heures le bureau central ne donne rien, faute de personnel, paraît-il.

Ainsi donc en dépensant 4 millions on arrive à ce singulier résultat que le bureau central météorologique ne fonctionne que douze heures sur vingt-quatre alors que les mouvements aériens importants peuvent se produire en moins de quelques heures.

On constatera le matin qu'ils se sont produits, peut-être trop tard pour tirer parti de cette constatation.

Donc centralisons tous les services de l'air — au « ministère de l'air » (ou à ce qui en tient provisoirement lieu).

Il est intéressant de constater, en reportant sur une carte les divers postes météorologiques français entretenus par les divers services que, en certains points, Nancy, Dijon, Bordeaux, Toulouse, etc., il y a jusqu'à trois postes météorologiques dépendant chacun d'un ministère différent et finalement envoyant les mêmes renseignements.

On ne saurait trop répéter, que seul le service qui peut faire des sondages aériens à grande altitude, réunir par T. S. F. les renseignements du large, transmettre par le même moyen, sans aucun délai, des renseignements réguliers et dans certains cas l'indication d'urgence de phénomènes anormaux, seul ce service assurera convenablement la sûreté météorologique.

La conséquence s'impose.

Ministère de la guerre.

Création.

Par décision ministérielle du 6 septembre 1919, le service météorologique militaire a été formé par la fusion du service météorologique aux armées et du bureau météorologique militaire. Il a été rattaché à la 12e direction (aéronautique).

Pendant l'année 1920, le service fonctionnera suivant une organisation proposée par la direction de l'aéronautique et acceptée par l'état-major de l'armée (1).

But.

Les buts poursuivis par le service météorologique militaire sont les suivants :

But général. — Préparer la mobilisation et le fonctionnement du service météorologique en temps de guerre — perfectionner son organisation, sa méthode d'investigation et son emploi.

(1) Il paraît certain que c'est faute d'un service météorologique convenable que le plus grand nombre de nos ballons captifs ont été enlevés en mai 1916; que l'expédition allemande sur l'Angleterre a abouti en septembre 1917 à un désastre complet.

(1) Durant la guerre, le service météorologique a fonctionné sous la vigoureuse impulsion du général Bourgeois, directeur du service géographique, et a donné des résultats remarquables tant pour le service aéronautique, que pour le service des tirs de l'artillerie.

But particulier. — Fournir en temps de paix aux formations militaires à qui elles sont nécessaires, les renseignements météorologiques utiles pour leur fonctionnement et leur protection.

Les renseignements météorologiques sont nécessaires en temps de paix à l'aéronautique (aviation et aérostation) et à l'artillerie (commissions d'expériences et formations exécutant des tirs pratiques).

Pour atteindre le but qu'il se propose, le service météorologique militaire donne aux diverses formations intéressées :

a) La prévision générale du temps ;

b) L'avertissement des grains ;

c) La prévision locale du temps à courte échéance ;

d) La mesure des éléments atmosphériques pour les corrections des tirs d'artillerie.

Organisation.

Le service militaire comprend :

Une direction installée provisoirement à Dugny (Seine);

Un centre météorologique d'instruction à Dugny ;

Un parc gérant de matériel courant et de mobilisation ;

Une section de recherches à Trappes (Seine-et-Oise);

Une section d'ouvriers d'aviation (administrant le personnel) ;

33 postes météorologiques affectés aux divers régiments d'aviation, bataillon d'aérostiers, régiments de D. C. A., établissements d'aéronautique, champ de tir d'artillerie et commissions d'artillerie ;

7 stations météorologiques situées en Orient, au Maroc, en Algérie et en France ;

3 sections de sondage par le son.

Le matériel a entretenir par le servive météorologique comprend.

a) Matériel de service courant :

Sur les bases prévues pour le fonctionnement, il existe en service courant :

1° Le matériel de fonctionnement des stations et le matériel de transmission, radtotéléphone, etc.) ;

2° Du matériel en dépôt pour le ravitaillement ;

3° Du matériel en réparation au centre de réparation ;

4° Du matériel au centre de recherches du matériel rentrant dans les sections de sondage par le son et dans certains postes ;

b) Matériel de réserve de guerre :

Ce matériel n'est pas encore constitué.

Fonctionnement.

Les postes de sondage et stations sont placé auprès des unités ou établissements qui les utilisent. Ils renseignent ceux-ci sur la situation locale et régionale ds l'atmosphère à l'onde:

a) Les renseignements qu'ils reçoivent par téléphone ou télégraphe ;

b) Des observations locales faites par leurs propres moyens.

Recrutement et instruction du personnel technique.

La direction et les services annexes procèdent au recrutement du personnel météorologique.

Le personnel troupe (observateurs) est formé par les centres d'instruction.

Le personnel officier sera instruit par le ministère des travaux publics (S. S. E. de l'aéronautique),

Liste des postes météorologiques militaires.

Dugny.	Châteauroux.
Rennes.	Malzéville.
Toulouse.	Bitche.
Amiens.	Luxeuil.

Liste des postes météorologiques militaires (suite).

Gossenheim.	Grosses.
Sommesous.	Dijon.
Montpellier.	Privas.
Bordeaux.	Tours.
Cazaux.	Biarritz.
Angers.	Epinal.
Compiègne.	Esvon.
Poitiers.	Speierdorf.
Frescaty.	Istres.
Lille.	Strasbourg.
Mulhouse.	

Budget.

Matériel. — Chapitre 41, article 4.

I. — Achat de matériel nouveau..	225.000
II. — Entretien et renouvellement du matériel.....	389.500
III. — Fonctionnement des établissements.....	204.500
IV. — Améliorations et grosses réparations aux bâtiments (1).....	Mémoire.
V. — Etudes et expériences (2)....	229.000
Total.....	1.047.000

Personnel pour mémoire; dépense approximative, 880,000 fr.

II. — Ministère des travaux publics.

Création.

Le service météorologique du service de la navigation aérienne a été créé par l'organe de coordination générale de l'aéronautique, et est maintenant sous les ordres du sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique.

But.

But général. — Ce service a pour but de procurer à la navigation aérienne le maximum des renseignements sur l'état atmosphérique actuel ou probable sur les lignes do navigation.

Pour atteindre ce but, il établit :

a) La situation atmosphérique générale probable pour une durée de vingt-quatre heures ;

b) La situation atmosphérique exacte au moment de la demande dans des contrées données ;

c) L'avertissement de phénomènes imprévus (grains, orages, bourrasques).

Buts particuliers :

a) Etablissement d'instructions météorologiques sous forme de notes pratiques du régime aérien des régions parcourues par les lignes de navigation (France-Afrique du Nord, Guyane) ;

b) Etablissement des cartes de fréquence des vents ; ces cartes, établies en se basant sur le résultat des sondages donneront la direction et la force des courants aériens aux différentes altitudes ;

c) Préparation de cadres pour le service météorologique militaire en temps de guerre.

Organisation.

L'organisation du service météorologique de la navigation aérienne en France et dans l'Afrique du Nord repose sur la répartition d'un certain nombre de stations et postes d'importance variable suivant les besoins et les facteurs climatériques régionaux le long des grandes lignes aériennes projetées.

Ces stations sont groupées par régions :

En France : Paris, Nancy, Lyon, Marseille, Bordeaux, Tours.

Dans l'Afrique du Nord : Casablanca, Oran, Alger, Tunis.

Il existe des combinaisons de renseignements entre les différents groupements.

Le service météorologique comprend :

La direction du service.

L'ensemble du réseau météorologique.

a) Un chef de service météorologique assisté d'un adjoint est chargé de l'organisation du service dont il a la responsabilité de fonctionnement.

Il donne au personnel les instructions techniques et directives, provoque toutes mesures utiles pour satisfaire aux besoins.

Les groupements régionaux sont réunis deux à deux. Chaque groupe de deux est placé au point de vue du contrôle du fonctionnement sous la surveillance d'un ingénieur météorologiste dépendant de la direction.

Ensemble du réseau météorologique. — Dans son ensemble, le réseau de la métropole comprend :

a) Une station centrale ;

b) Des stations régionales (6 y compris la station centraledu Bourget) ;

c) Des postes principaux et secondaires (8 postes principaux, 17 postes secondaires, 12 postes de grains).

Toutes les stations endehors des postes de grains font des sondages aérologiques.

La station centrale doit être en mesure de fournir instantanément un avis sur la possibilité de vol s'appliquant à quelque ligne que ce soit.

a) Elle centralise tous les renseignements météorologiques français et étrangers en vue de l'établissement de la prévision générale ;

b) Elle fournit aux stations régionales les renseignements généraux qui, combinés avec les éléments régionaux permettent d'établir les prévisions locales ;

c) Elle reçoit des stations régionales les prévisions locales.

Les stations régionales jouent, par rapport aux lignes auxquelles elles sont affectées le rôle de station centrale.

d) Un atelier (situé au Bourget) a pour fonction de réparer le matériel des stations et de construire certains appareils simples.

Fonctionnement.

Les stations météorologiques sont installées sur les terrains mêmes d'aviation (exception faite pour deux postes secondaires).

Leur service journalier consiste à assurer :

a) Des observations normales bi-horaires (lectures d'instruments) tours d'horizon (9, 13 et 18 h.) ;

b) Des sondages aérologiques (8 h., 11 h., 17 h.) ;

c) Le service des grains ;

d) Le service des transmissions et réceptions (par T. S. F. et téléphone) dont l'importance varie suivant les stations (centrales, régionales, postes principaux et secondaires) ;

e) Le service des cartes et prévisions. Les cartes quotidiennes se rapportent aux situations, à une heure, sept heures et treize heures. Les prévisions sont affichées à l'extérieur des stations.

Il est prévu que l'organisation sera terminée à la fin de 1920.

Personnel technique. — Recrutement et instruction.

Recrutement. — Le personnel du service technique de la navigation aérienne est recruté parmi :

1° Le personnel scientifique : licenciés ès sciences, bacheliers, candidats ou anciens élèves des grandes écoles, ingénieurs agronomes, physiciens ou chimistes ;

2° L'ancien personnel météorologique formé pendant la guerre dans les écoles d'instruction de l'armée et de la marine ;

3° Le personnel non spécialisé en météorologie.

Pour ce dernier, il est prévu un séjour dans une école officielle de météorologie. En attendant la création de cette école, les candidats font un stage de six semaines à la station centrale du Bourget. En fin de stage, les candidats qui ont satisfait à l'examen de sortie sont répartie dans les stations météorologiques.

On peut être étonné du choix du Bourget comme station centrale; chacun sait que la région nord de Paris est particulièrement brumeuse, d'abord parce qu'elle est basse, ensuite parce qu'elle comprend beaucoup d'usines, enfin parce que les vents les plus fréquents chassent sur cette région les brumes parisiennes ; il semble que la station centrale eût été mieux placée à l'ouest ou au sud de Paris.

(1) Le programme des installations n'est pas encore entièrement établi; il fera, le cas échéant, l'objet d'une demande de crédits additionnels.

(2) L'installation d'une sectisn de recherches est actuellement à l'étude de concert avec l'artillerie. Les crédits nécessaires qui dépasseront deux millions, seront, s'il y a lieu demandés plus tard au titre des crédits additionnels.

Liste des stations météorologiques.

Station centrale.....	Le Bourget.					
Stations régionales.....	Le Bourget.	Nancy.	Lyon.	Marseille.	Bordeaux.	Tours.
Postes principaux.....	Saint-Inglevert.	Strasbourg.	Dijon.	Nîmes. Antibes ou Nice. Ajaccio.	Toulouse. Bayonne ou Biarritz.	
Postes secondaires.....	Abbeville. Valenciennes. Le Havre. Alençon. Troyes.	Mézières. Saint-Dizier. Vesoul. Mulhouse.	Moulins.	Montélimar. Perpignan.	Agen. Angoulême.	Nantes. Poitiers. Orléans.
Postes de grains.....	Rouen. Evreux. Chartres.	Châlons-sur-Marne. Chaumont.	Auxerre. Varzy. Clermont. Le Puy.	Mende.		Le Mans. La Roche-sur-Yon.
Stations africaines : Tunis. Alger. Oran. Casablanca.						

Prévisions d'entrée en fonctionnement des diverses stations.

Le Bourget est créée depuis 1919.

Sont entrées ou entreront en fonctionnement courant avril :

Saint-Inlevert, Abbeville, Valenciennes, le Havre, Alençon, Lyon.

En juin les stations de :

Dijon, Montélimar, Nimes, Marseille, Antibes ou Nice.

En août les stations de :

Ajaccio, Perpignan, Toulouse, Agen, Bordeaux.

En septembre les stations de :

Biarritz, Troyes, Nancy, Mézières, Strasbourg, Saint-Dizier.

Dans le dernier trimestre de 1920 les stations de :

Tours, Poitiers, Vesoul, Nantes Orléans, Mulhouse, Moulins, Angoulême et probablement les stations africaines.

Personnel.

Direction centrale et bi-régionale.

Chef du service.....	1	
Adjoint au chef de service.....	1	
Rédacteurs.....	2	
Ingénieurs ou sous-ingénieurs.....	3	
Sténo-dactylographe rédactrice.....		1
	7	1

Personnel d'exécution.

Métropole.

Ingénieur ou sous-ingénieur.....	3	
Chefs météorologistes.....	31	
Aides météorologistes.....	71	
Assistants météorologistes.....	14	
Chef mécanicien.....		1
Sous-chef mécanicien.....		1
Mécanicien.....		1
Menuisier.....		1
	119	4

Afrique du Nord.

Ingénieurs ou sous-ingénieurs.....	1	
Chefs météorologistes.....	4	
Aides météorologistes.....	12	
Assistants météorologistes.....	4	
	21	
	147	5
Total général.....	152	

Budget particulier.

Fonctionnement :	
Personnel.....	718.000
Matériel.....	142.000
	860.000

Budget extraordinaire.

Achat de matériel pour dotation. Appareils enregistreurs, tubes d'hydrogène, mâts Casanova, etc.)	144.000
Total général.....	1.004.000

III. — Ministère de la marine.

But.

Le service météorologique maritime poursuit le but suivant :

Buts généraux. — Mettre à la disposition des navigateurs les renseignements qui leur sont nécessaires.

Renseigner les formations aéronautiques de la marine.

But spécial. — Recueillir les données aérologiques pour le réglage du tir.

Organisation.

Le service météorologique de la marine comprend :

a) Une section de la météorologie maritime rattachée au service hydrographique qui constitue l'organe central ;

b) Des stations d'observation réparties sur les côtes ou annexées aux observatoires des postes militaires ;

c) Des stations de prévisions affectées à des formations d'aéronautique maritime ou rattachées à des arrondissements maritimes.

d) Des stations aérologiques de polygones de tir.

Ces stations jouent le rôle de stations de prévisions pour les services voisins.

e) Des bâtiments de guerre ou de commerce pouvant être considérés comme de véritables stations de prévision.

Matériel.

Le matériel météorologique nécessaire aux stations et aux bâtiments de guerre est acheté et fourni aux intéressés par la section des instruments nautiques du service hydrographique.

L'étalonnage de ces instruments est fait par le bureau central météorologique (B. C. M.).

Le contrôle du matériel employé par les stations terrestres, est fait par deux officiers mariniers, en principe retraités, ayant reçu une instruction spéciale à cet effet.

Les instruments des bâtiments de commerce sont vérifiés par des agents du B. C. M. dans les principaux ports de commerce.

Personnel.

Seules, les stations de prévision de l'aéronautique maritime ou des ports de guerre et les stations des polygones de tir ont un personnel subalterne, spécialement affecté à leur service.

Ce personnel est composé en principe de retraités de la marine définitivement affectés au service météorologique après un stage d'instruction à la section de météorologie. A défaut de retraités, le personnel est complété par des officiers mariniers, quartiers-maîtres ou marins de l'active. Le détachement du personnel de l'active ne peut être que temporaire.

A bord des bâtiments et dans toutes les stations autres que celles qui ont été mentionnées, le service de surveillance et l'exécution des travaux d'ordre météorologique est assuré par le personnel de la marine en supplément de ses fonctions ordinaires.

Le personnel des stations principales peut éventuellement être envoyé en stage à la section météorologique de Paris.

Organisation.

a) Section de la météorologie maritime ;
b) Stations météorologiques de l'observation ;
c) Stations de prévision ;
d) Stations aérologiques des polygones de tir ;
e) Bâtiments de guerre et de commerce.

a) Section de la météorologie maritime.

La section de la météorologie maritime est installée dans le bâtiment du service hydrographique à Paris.

Son personnel comprend :
1 capitaine de corvette, chef de section ;
1 lieutenant de vaisseau, adjoint ;
4 retraités ou officiers de marine ;
2 secrétaires ;
3 agents auxiliaires ;
1 planton.

La section est chargée de la direction technique des stations et services météorologiques de la marine qui, à tous les autres points de vue, dépendent des formations et services généraux auxquels ils sont annexés.

Elle étudie et propose les améliorations qui pourraient être apportées à l'organisation générale, indique les méthodes d'observation et de prévision qui lui semblent les meilleures à suivre, les liaisons à établir ; elle coordonne les travaux.

Elle centralise les études des questions relatives à la météorologie et à l'aérologie en ce qui concerne leur application à la marine (navigation, aéronautique, réglage de tir).

Elle rédige les documents nécessaires à la navigation (guerre et commerce) :

Instructions et traités généraux de météorologie nautique ;

Notices météorologiques sur les différentes mers ;

Cartes climatologiques des mers ;

Documents aérologiques concernant l'aéronautique maritime.

Elle assure la publication, dans les annales hydrographiques, des études météorologiques qui peuvent intéresser la marine.

La section dépouille les journaux de bord des navires (guerre et commerce) et rapproche les renseignements qu'elle y puise des observations des stations de la marine dans le but d'établir ses documents.

Elle centralise les observations des stations terrestres de la marine, et propose les modifications à apporter au matériel en service.

Enfin elle peut recevoir en stage pour complément d'instruction le personnel affecté aux stations.

Les renseignements reçus par radiotélégraphie susceptibles d'intéresser les services de la marine sont portés à la connaissance des intéressés sous forme d'avis aux navigateurs ou de notes spéciales.

b) Stations météorologiques d'observation.

Les stations météorologiques d'observation sont annexées aux ports de guerre et à certain nombre de postes vigies.

Ces stations font partie du réseau météorologique français du bureau central météorologique; elles existent pour la plupart depuis une vingtaine d'années et effectuent leurs travaux dans un but d'intérêt général.

21 stations font des observations météorologiques et climatologiques; 16 n'effectuent que des observations climatologiques. Il n'y a pas de personnel spécialiste affecté à ces stations, dont les observations sont assurées par le personnel de la marine en sus des fonctions normales qui lui sont confiées.

Les observations des postes de la première catégorie sont transmises directement au B. C. M.

Certaines observations sont communiquées au service météorologiste militaire, d'autres par signaux aux navigateurs.

Des relevés mensuels sont adressés à la section de météorologie qui les communique au B. C. M.

c) Stations de prévision.

Les stations de prévision ont pour but principal de renseigner l'aéronautique maritime et de lui fournir des prévisions.

Elles sont en principe annexées à des centres aéronautiques maritimes et placées sous la surveillance d'un officier des services auxquels elles sont rattachées.

Ces stations font des observations ordinaires aux heures qui leur sont fixées, et assurent des sondages quotidiens.

d) Stations des polygones de tir.

Ces stations sont celles de Linès (polygone de Graves, près Lorient) attachée à la commission d'études et d'expériences de tir de Gâvres; des Salins d'Hyères annexée à la division d'instruction de la Méditerranée et au polygone de tir de l'armée navale; elles ont pour but de relever les éléments aérologiques intéressant le réglage de tir; elles assurent en outre un service de prévision et de renseignement comme les stations de prévision, la première pour le 3e arrondissement maritime, la seconde pour l'école de ballons captifs des Salins.

e) Bâtiments de guerre et de commerce.

Les bâtiments de guerre et de commerce sont à la fois des stations d'observation et de prévision.

Ils relèvent des observations et les font parvenir à la section de météorologie ou au B. C. M.

Ils établissent des prévisions d'après leurs propres observations et les renseignements qui leur parviennent.

La transmission radiotélégraphique des observations relevées en mer est à l'étude.

Fonctionnement.

La centralisation des renseignements est faite par le bureau central météorologique (B. C. M.) à Paris (observatoire de Paris); elle n'est pas faite exclusivement pour la marine mais dans un but d'intérêt général.

a) Le bureau central météorologique établit pour les services de la marines :

Des avertissements de tempête;

Des prévisions pour une période de vingt-quatre heures sur la direction et la force probable des vents.

Les avertissements de tempête sont transmis directement à tous les ports et à tous les postes vigies.

Les prévisions de vingt-quatre heures sont adressées directement à tous les ports de commerce, aux préfectures maritimes (qui les transmettent aux intéressés); à un grand nombre de postes vigies.

b) La section de la météorologie maritime rédige, d'après les observations qui lui sont communiquées par le B. C. M. le télégramme des observations de sept heures de l'Europe occidentale.

Ce télégramme est transmis :

Aux principaux ports de commerce;

Aux stations principales de l'aéronautique;

Au port de Casablanca (prévision des houles pour les ports du Maroc).

Dans le bassin de la Méditerranée occidentale les observations faites par les postes locaux sont centralisées à Toulon (Mourillon) et à Bizerte (Sidi-Abdalhah); elles sont transmises sous forme de radiogrammes des observations de 7 heures et de 18 heures par ces deux postes.

Les stations de prévisions des côtes de Provence et d'Algérie se communiquent mutuellement leurs observations.

Les préfectures maritimes renseignées directement par les postes vigies de leur région communiquent les renseignements aux stations de prévisions voisines.

Avertissement de grains.

Un service d'avertissement de grains fonctionne en liaison avec les services analogues des autres départements : travaux publics (aéronautique), agriculture, guerre.

Liaisons entre le service météorologique de la marine et les services météorologiques français et étrangers.

Le comité d'action des services météorologiques français, institué par décret du 19 février 1918 pour la durée de la guerre, était chargé de la liaison entre les services français.

Un projet est à l'étude pour la coordination de tous les services météorologiques.

Liaisons générales.

Des liaisons sont établies entre le service météorologique de la marine et les autres services français par des conventions pour la communication réciproque des observations et des avertissements, par l'échange de notes techniques et de publications.

Le service d'avertissement des grains utilise comme il a été dit des stations des différents départements.

Liaisons avec le B. C. M.

Tous les télégrammes d'information météorologique reçus par la marine sont communiqués au B. C. M.

Les télégrammes de prévisions météorologiques envoyés por la section de météorologie maritime sont rédigés d'après les indications du B. C. M.

Le B. C. M. envoie directement des prévisions à certains services de la marine.

Le B. C. M. et la section de météorologie se communiquent mutuellement les relevés d'observations de journaux de bord des bâtiments.

Liaisons avec les services de la météorologie militaire.

Toutes les observations météorologiques de la marine passent par le service officiel et sont, par conséquent, comme des services météorologiques militaires.

Quelques stations de la marine et postes de la guerre sont en relations directes.

Liaisons avec les services coloniaux.

La liaison a lieu par l'échange de publications et de renseignements en particulier avec les services météorologiques algériens et tunisiens ainsi qu'avec l'observatoire de Pliu-Lieu, au Tonkin.

L'observatoire d'Alger se charge de la rédaction du radiotélégramme d'Alger et communique ses prévisions et renseignements aux services de la marine à Alger.

Liaison avec le service de la météorologie agricole.

Les services sont en liaison par les postes de grains.

Liaisons avec les services étrangers.

Des télégrammes relatifs aux observations sont adressés par :

Paris aux services de l'Amirauté, à Londres;
Bizerte, Aubagne et Saint-Raphaël à Malte;
Aubagne et Saint-Raphaël au service aérologique de Padoue.

Crédits.

Le service météorologique de la marine n'a pas de budget spécial. Les différents organes sont rattachés à des services qui les administrent : la section de météorologie au service hydrographique, les stations à différents services.

Personnel.

Seules la section de météorologie et un certain nombre de stations ont un personnel affecté uniquement à des travaux météorologiques. Ce personnel est très réduit.

Les chefs guetteurs des postes-vigies dotés de stations météorologiques reçoivent une indemnité annuelle de 18 fr. dont le relèvement a été demandé.

Matériel.

Le matériel météorologique ne figure pas à un chapitre spécial du budget.

Budget approximatif correspondant à l'entretien du matériel des stations terrestres.

DÉSIGNATION	FOURNITURES diverses. Ballons de sondages.	RÉPARATIONS et remplacements.	TOTAL
Matériel de 7 stations de prévision	35.000	3.500	38.500
Matériel de 2 stations de polygone de tir	14.000	1.000	15.000
Matériel de 11 formations aéronautiques, munies de postes de sondage	»	»	»
Matériel de 16 stations climatologiques (postes vigies)	800	500	1.300
Matériel de 23 stations télégraphiant des observations	»	»	»
Total général			60.200

État du personnel spécialement affecté au service météorologique. — Traitements. — Soldes, etc.

Section de la météorologie maritime (service hydrographique) :

1 capitaine de corvette.....	26.496
1 lieutenant de vaisseau.....	
4 officiers mariniers.....	29.280
2 matelots.....	
4 auxiliaires permanents.....	22.620
Total.....	78.396

Le personnel spécialiste affecté à des stations météorologiques en dehors de l'administration centrale (section de la météorologie) comprend un effectif de 35 maîtres (de l'active ou retraités), seconds maîtres ou marins, le montant total des soldes, indemnités diverses, traitement de table, etc, qui leur sont payés s'élève à 115,273 fr.

Soit au total, pour le personnel spécialisé, 193,669 fr.

Station de prévision. — Stations principales de l'aéronautique.

Rochefort.
Aubagne (sera remplacé ultérieurement par Cuers).
Saint-Raphaël.
Bizerte.
Kenitra.
Cherbourg.
Brest.
Linès (polygone de Gavres, près Lorient).
Salins d'Hyeres (polygone de Toulon).

Stations aéronautiques pourvues d'un poste de sondage :

Cherbourg.
Brest.
Lorient.
Hourtin.
Aubagne.
Toulon.
Berre.
Saint-Raphaël.
Alger (Baraki).
Dakar.
Saint-Cyr.

Stations-postes vigies et observatoires envoyant des télégrammes météorologiques :

Dunkerque SN (1).
Gris-Nez SN.
La Hève SN.
La Hague SN.
Préhat.
Ouessant SN.
Saint-Mathieu SN.
Brest (Observatoire).
Er Hastellic.
Lorient (Observatoire).
Chassirou.
Ile d'Aix SN.
La Coubre.
Arcachon.
Biarritz.
Cap Bean SN.
Cette SN.
Croizette SN,
Sicié SN.
Iles du Levant SN.
Cap Ferrat SN.
Cap Corse.
Iles Sanguinaires.

IV. — Ministère de l'agriculture.

Création.

La création du service de la météorologie agricole a eu pour origine le vote par la Chambre des députés, dans la séance du 22 décembre 1910, d'une proposition de résolution ayant pour objet de coordonner et de développer les études de météorologie agricole entreprises à cette époque.

Un décret du 16 octobre 1912 a institué le service météorologique.

Des décrets et règlements ultérieurs ont remanié le décret du 16 décembre 1912; ils ont réglé les conditions de recrutement du personnel, l'organisation et le fonctionnement des services.

(1) SN service de nuit.

Buts.

But général. — Le service de la météorologie agricole a pour but de porter à la connaissance des agriculteurs :

a) La situation météorologique locale probable en fonction de la situation générale ;

b) L'avertissement des menaces d'intempéries.

Ces renseignements sont complétés par des conseils pour l'application des mesures préventives de défense.

Buts particuliers. — Pour perfectionner l'établissement des prévisions, le service a été amené à poursuivre de nombreux travaux dont les principaux sont :

L'étude systématique des types locaux du temps en fonction des situations générales atmosphériques ;

L'étude des influences locales sur les phénomènes atmosphériques importants ;

Etudes sur les gelées printanières et le moyen de protection, etc.

Ainsi que des travaux d'ordre plus directement agricole tels que l'influence des conditions atmosphériques sur l'apparition et le développement des parasites des plantes, la détermination des périodes critiques de la végétation pendant lesquelles les facteurs météorologiques jouent un rôle capital ; influence de l'électricité atmosphérique et des radiations solaires sur la végétation (électroculture et radioculture).

La météorologie agricole a été conduite également pour mieux remplir son but à entreprendre des recherches scientifiques et des expériences spéciales.

Organisation.

L'organisation complète du service météorologique agricole repose sur la division du pays en un certain nombre de régions naturelles dont les limites sont déterminées par les conditions climatériques.

Dans chaque région naturelle est organisée :
Une station régionale ;
Une ou plusieurs stations d'avertissements ;
Un certain nombre de postes météorologiques agricoles.

Le service météorologique agricole comprend:
1° Un comité technique ;
2° Un service d'inspection ;
3° Des stations de recherches de météorologie agricole;
4° Des stations régionales de météorologie agricole ;
5° Des stations d'avertissement agricoles ;
6° Des postes météorologiques agricoles.

Il utilise, en outre, la collaboration de toutes les organisations météorologiques relevant du ministère de l'agriculture (postes et stations de forêts, de l'hydraulique agricole, des écoles d'agriculture) et assure au point de vue technique la direction, le fonctionnement et le contrôle de toutes ses organisations.

Comité technique.

Nommé par un arrêté du ministre, il est chargé de donner son avis sur le programme des études à entreprendre, sur le mode d'organisation et de fonctionnement des stations et postes, ainsi que sur les questions qui lui sont soumises par le ministre.

Service d'inspection.

Ce service est chargé d'assurer l'organisation, la direction, le contrôle, le fonctionnement technique et administratif de l'ensemble du service. Il inspecte les stations et les postes, leur fait parvenir la documentation nécessaire. Il coordonne les travaux, centralise les résultats des observations et des recherches. Il assure, en outre, la liaison avec les services météorologiques des autres départements et effectue la publication des travaux concernant la météorologie agricole.

Stations de recherches.

Ces stations ont pour mission de poursuivre les recherches relatives au perfectionnement des méthodes et des appareils utilisés par la météorologie agricole.

Stations régionales.

Les stations régionales sont chargées d'assurer la prévision régionale du temps et effectuent les travaux nécessaires à réaliser cette prévision. Elles se tiennent en liaison avec les stations d'avertissement pour effectuer, en collaboration avec elles, les observations et recherches concernant l'influence des phénomènes atmosphériques sur l'agriculture.

Elles dirigent les observations météorologiques faites par les postes météorologiques agricoles de leur région et assurent, en outre, la direction des champs d'expériences et de démonstration de culture.

Stations d'avertissements agricoles.

Ces stations ont pour rôle de déduire les conséquences culturales des observations et prévisions régionales. Elles élaborent des conseils pratiques aux agriculteurs (mesures de précaution pour réduire les dégâts occasionnés par les intempéries, adaptation de travaux et méthodes de culture aux conditiens locales).

Elles effectuent des observations et recherches en collaboration avec les stations régionales et s'occupent particulièrement des questions relatives à la biologie.

Elles dirigent les observations agricoles de leur circonscription.

Postes météorologiques agricoles.

Ces postes effectuent les observations météorologiques et agricoles nécessaires aux stations régionales et aux stations d'avertissement pour l'élaboration et le contrôle de leurs prévisions et de leurs avis.

Fonctionnement.

Le service consiste :

Pour une station régionale :

a) A assurer chaque jour trois observations complètes; lectures d'instruments et inscriptions des observations;

b) A recevoir les télégrammes et radiotélégrammes provenant de Paris ;

c) A établir dans la journée, au moyen des documents reçus et des observations locales, un avis de prévision du temps probable pour les vingt-quatre heures qui suivent ; à cet avis sont joints s'il y a lieu des indications concernant l'état de la végétation, le développement des maladies parasitaires, l'opportunité de certains travaux ou de l'application de traitements de défense.

Pour une station d'avertissement:

a) A assurer des observations dont le résultat est transmis journellement par carte postale à la station régionale ;

b) A observer d'une façon détaillée les orages (renseignements transmis le jour par carte postale à la station régionale) ;

c) A déduire aussitôt après réception télégraphique de la prévision émanant de la station régionale et compte tenu des résultats agricoles et biologiques transmis par les stations d'avertissement, les conséquences culturales de cette prévision et à élaborer les conseils pratiques concernant l'opportunité des opérations culturales;

d) A informer d'urgence les intéressés si les déductions des prévisions lui montrent l'intérêt qu'il y aurait à exécuter de suite certains travaux ou à prendre certaines mesures conservatrices.

Pour un poste météorologique agricole :

a) A transmettre à la station régionale ou à la station d'avertissement dont ils dépendent, les observations météorologiques ou agricoles qui lui sont demandées.

Le relevé des observations normales journalières est adressé quotidiennement par carte postale au service technique et à la station régionale.

Relations avec les autres services météorologiques de France et de l'étranger.

Le service de la météorologie agricole est en relation avec :

Les organismes similaires de l'étranger, notamment ceux des Etats-Unis, Suède, etc.

Le bureau central météorologique.

Personnel technique. — Recrutement et instruction.

Le personnel se recrute par voie de concours ayant pour base un programme approprié.

L'instruction technique spéciale du personnel est actuellement donnée à la station régionale de météorologie agricole et à la station d'avertissement agricole de Montpellier.

État des stations en fonctionnement.

Montpellier	Prévisions et avertissements agricoles.	T. S. F. (réception). Téléphone.	Jour.
Dijon	»	»	»
Rennes	»	»	»
Saint-Julien	»	»	»
Lyon	»	»	»
Bordeaux	»	»	»
Toulouse	»	»	»
Nancy	»	»	»
Cadillac	Avertissements agricoles.	Téléphone.	»
Condom	»	»	»
Clermond-Ferrand	Prévisions et avertissements agricoles.	»	»
Mont-Aigoual	Observations.	»	»

Liste des stations de météorologie agricole prévues dans les limites des crédits législatifs en conformité des décisions ministérielles des 3 mars 1914 et 10 février 1914.

NATURE DES STATIONS	NOMS DES STATIONS
Stations régionales	Bordeaux. Clermont-Ferrand. Dijon. Lyon. Montpellier. Nancy. Perpignan. Toulouse.
Stations d'avertissement	Auch. Cadillac. Clermont-Ferrand. Dijon. Lyon. Montpellier. Perpignan. Saint-Julien-en-Genevois. Toulouse.
Station d'altitude	Observatoire du mont Aigoual.
Postes météorologiques	Variable suivant les régions.

Etat du personnel.

CATÉGORIES	NOMBRE d'agents prévus (organisation complète).	NOMBRE d'agents prévus en 1920.
Inspecteur général (chef du service)	1	1
Inspecteur (sous-chef du service)	1	»
Directeurs de stations	3	1
Météorologistes agricoles	12	10
Calculateurs et aides-météorologistes	2	2
Chef mécanicien de précision horloger	1	1
Mécanicien de précision horloger	1	1
Dessinateurs	2	1
Assistants et assistantes	14	8
Sténo-dactylographes	2	2
Garçons de laboratoire	4	3
Ouvriers jardiniers agricoles	5	5
Femmes de service	3	2
Concierges, gardiennes de stations	3	2
Préposé forestier, chef observateur du mont Aigoual	1	1
Préposé forestier, aide-observateur,	1	1
Charges de direction de stations régionales et des stations d'avertissement.	Nombre variable suivant les disponibilités budgétaires.	
Agents correspondants du service.		

Budget particulier.

Personnel	257.700
Matériel	101.000
Total	358.700

V. — Ministère de l'instruction publique.

(Bureau central météorologique de France)

Le bureau central météorologique de France (B. C. M.) devrait, en principe, centraliser tous les résultats des observations météorologiques françaises. Compte tenu de l'organisation des divers services météorologiques qui ont été récemment créés, cette centralisation n'est pas effective, ce qui est regrettable.

Le B. C. M. réunit dans sa bibliothèque tous les périodiques et les ouvrages relatifs à la physique du globe. Cette bibliothèque, la seule spéciale pour ces questions qui existe en France, est malheureusement installée dans des conditions matérielles très défectueuses ; cette situation devrait être améliorée sans retard.

Il assure la publication :

Du Bulletin quotidien international ;

Du Bulletin mensuel météorologique et sismologique.

Il effectue des recherches scientifiques et procède à des travaux spéciaux ; son laboratoire lui permet de vérifier les instruments météorologiques employés pour les observations ; son atelier répare les appareils et peut même en construire de toutes pièces.

Service des avertissements.

Le bureau central météorologique centralise les observations météorologiques qui lui sont adressées télégraphiquement par le service météorologique de la marine, les observatoires, etc..., les renseignements qui lui parviennent de l'étranger.

Ces renseignements lui permettent d'établir les avs de prévision du temps ainsi que les avis maritimes. Le fonctionnement de ce dernier service est exposé au titre de la météorologie maritime.

Service de la climatologie et des observations.

Le B. C. M. centralise les observations climatologiques qui lui parviennent du service météorologique de la marine, des écoles normales d'instituteurs et des commissions météorologiques départementales. Il les complète par les renseignements qui lui sont fournis par le dépouillement des journaux de bord des navires de commerce (observations à la mer).

Comme il a été dit, le laboratoire du B. C. M. compare les instruments d'observation (657 ont été comparés au cours de l'année 1919, il prête également des instruments à ses correspondants.

Du bureau central météorologique dépendent directement un certain nombre d'observatoires (1) :

L'observatoire du Parc-Saint-Maur et son annexe la station magnétique du Val-Joyeux.

Cet observatoire et son annexe, qui ne sont pas des établissements autonomes, constituent en quelque sorte la station d'expérience du B. C. M. :

L'observatoire de Nantes ;

L'observatoire de Perpignan.

D'autres observatoires, ceux du :

Pic du Midi (2,860 mètres d'altitude), rattaché à l'université de Toulouse ;

Puy de Dôme, avec la station du sommet du Puy (1,467 mètres d'altitude) et la station de la côte de Lanclais. Cet observatoire est rattaché à l'université de Clermont-Ferrand ;

Mont Ventoux (1,900 mètres d'altitude) appartenant au département de Vaucluse ;

contribuent par leurs observatoires à fournir au bureau central météorologique les documents scientifiques qui lui sont nécessaires pour ses études générales.

(1) L'observateur météorologique de la Tour Saint-Jacques est un établissement de la ville de Paris ; son rendement est insignifiant au point de vue général.

Budget.

Personnel du bureau central et des observatoires régionaux : Nantes, Perpignan, Mont-Ventoux, Parc Saint-Maur (en partie) et station magnétique du Val-Joyeux	305.010
Indemnités, allocations diverses, secours	30.500
Matériel	84.820
Chauffage, éclairage, frais de bureau, bibliothèque, mobilier et bâtiments	16.600
Inspections	3.870
Instruments, frais de laboratoire	4.000
Publications. — Annales. — Bulletin international et bulletin mensuel	39.000
Subvention aux commissions départementales et prêt d'instruments	4.850
Dépense des observatoires régionaux	9.300
Dépêches d'Islande	6.800
Indemnité de chaussures	1.200
Total	505.150

VI. — Ministère des colonies.

Il existe dans les colonies des services météorologiques dépendant des gouvernements généraux et locaux.

Les escadrilles d'aviation coloniales sont dotées d'un matériel de météorologie et un personnel spécial leur est affecté.

Récapitulation.

MINISTÈRES	BUDGETS ordinaires. Matériel.	BUDGETS ordinaires. Personnel.	BUDGETS extraordinaire.
	fr.	fr.	fr.
Ministère de la guerre	800.000	(1) 1.047.000	144.000
Ministère des travaux publics	716.000	142 000	»
Ministère de la marine	(2)	60.800	»
Ministère de l'agriculture	257.700	101.000	»
Ministère de l'instruction publique	335.516	169.640	»
Ministère des colonies	(3) p. m.	p. m.	»
Totaux	2.189.210	1.520.440	144.000
	3.709.650		
Total général	3.853.650		

(1) Chiffre approximatif, les crédits figurant dans les divers chapitres de la solde, des vivres, de l'habillement, etc.

(2) Le personnel subalterne est en principe chargé, en même temps, d'autres, fonctions. sémaphores, etc.

(3) Ces crédits figurent aux budgets particuliers des colonies.

ANNEXE N° 339 XIII

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (Hygiène), par M. Debierre, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

I. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Messieurs, depuis longtemps des esprits avertis ont demandé dans ce pays la création d'un ministère de la santé publique.

La faiblesse de notre natalité, la lourde saignée que nous venons de subir, le redoublement des grandes maladies sociales, notamment la tuberculose et la syphilis — comme conséquence de la guerre, font à la France un impérieux devoir de soigner la conservation de la race.

Le gouvernement de M. Millerand a compris cette obligation lorsqu'il a créé le ministère de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales qu'il a confié à M. Breton.

Ce ministère — qui n'est toutefois pas homogène et qui mérite certaines émondations pour répondre rationnellement à son objet — comprend 3 directions :

1° Une direction de l'assistance et de l'hygiène publiques avec 5 bureaux (directeur : M. Desmars) :

a) 1er bureau. — Service des aliénés, aveugles et sourd-muets, établissements nationaux de bienfaisance ;

b) 2e bureau. — Service des enfants assistés, protection des enfants du premier âge, œuvres en faveur de l'enfance (orphelinats, sociétés protectrices. sociétés de charité maternelle, gouttes de lait et consultations de nourrissons, crèches et garderies, dispensaires pour enfants malades, etc,);

c) 3e bureau. — Assistance obligatoire aux vieillards, infirmes et incurables. — Assistance médicale gratuite. — Hôpitaux et hospices. — Etablissements et bureaux de bienfaisance. — Monts-de-piété. — Dépôts de mendicité ;

d) 4e bureau. — Salubrité publique et hygiène générale (réglements sanitaires, alimentation en eau potable et évacuation des résidus et matières usées. — Hygiène alimentaire. — Hygiène industrielle et professionnelle. — Alcoolisme. — Eaux minérales et stations hydrominérales et climatiques. — Exercice de la médecine et de la pharmacie) ;

e) 5e bureau. — Prophylaxie et épidémies (bureaux municipaux d'hygiene, services départementaux d'inspection et de contrôle. — Service de la vaccine. — Service de la désinfection. — Service des épidémies. — Service sanitaire maritime. — Prophylaxie de la tuberculose. — Laboratoire du conseil supérieur d'hygiène. — Statistique sanitaire de la France).

La 2e direction du ministère de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales est représentée par la direction de la mutualité et comporte deux bureaux (directeur : M. Durand) :

Premier bureau. — Administration générale des sociétés de secours mutuels et application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

2e bureau. — Subventions, pensions et statistiques.

La 3e direction du ministère est celle de l'assurance et de la prévoyance sociales. (Directeur : M. Dupont.)

Une première division comprend un 1er bureau qui s'occupe de l'épargne et du crédit mutuel et un 2e bureau qui a dans ses attributions les habitations à bon marché.

Une deuxième division est constituée par le service du contrôle des assurances privées (Assurances vie, assurances contre les risques professionnels), (chef du service : M. Sumien).

La simple énumération des attributions du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyances sociales, appelle elle-même la critique de son organisation.

Le nouveau département ministériel a été créé aux dépens des ministères voisins. Au ministère de l'intérieur, on a pris sa direction d'hygiène et d'assistance publiques. Au ministère du travail, on a enlevé la direction de la prévoyance sociale, moins la section des retraites ouvrières et paysannes.

On peut être surpris de voir réunies dans les mains d'un même ministre l'hygiène publique et la prévoyance sociale. On aperçoit mal le lien qui unit ces deux services. On se demande ce que la direction de la mutualité et le contrôle des assurances ont pu gagner à changer de maître. Il eût été plus rationnel de moins rétrécir le ministère du travail et d'étoffer d'avantage le ministère de l'hygiène en lui attribuant tous les services éparpillés dans maints ministères qui sont du ressort de la santé publique.

L'hygiène sociale, c'est tout ce qui, dans le domaine de la préservation et de l'assistance, préviendra la maladie, accroîtra la natalité, entretiendra la santé et rendra l'esprit sain dans le corps robuste.

Or, en dehors de quelques efforts accomplis sans plan préconçu, sans ordre et sans méthode, en dehors de toute coordination, par l'Etat ou des compagnies de charité, rien de sérieux n'a été réalisé. Les mesures votées par le Parlement sont restées pour la plupart dans le domaine juridique. Les lois relatives à l'assistance médicale gratuite, à la protection de la première enfance, à l'habitation populaire, à la lutte contre la tuberculose et l'alcoolisme, contre le taudis morbifère, sont demeurés stériles parce que l'exécution en a été confiée à cinq ou six ministères différents qui s'ignorent les uns les autres et appliquées par une multitude de directions et de services sans liaison les uns avec les autres.

La création du ministère confiée à M. Breton a-t-elle assuré l'homogénéité, la coordination ? Non, c'est une mesure fragmentaire qui perpétue l'incohérence et l'irresponsabilité en matière d'hygiène publique.

Bien que, dans l'exposé des motifs qui précède le décret du 27 janvier, le président du conseil ait affirmé sa volonté de grouper sous une seule et même direction les divers services d'hygiène et de prophylaxie, répartis ou perdus en de nombreux départements ministériels, nous n'en continuons pas moins à voir comme par le passé cinq ou six ministres et un nombre élevé de directions conserver leurs attributions sanitaires.

L'hygiène et la santé militaires, maritimes et coloniales restent sous la dépendance des ministres de la guerre, de la marine et des colonies.

Le ministre de l'instruction publique continue à diriger l'hygiène à l'école alors que le ministre de l'hygiène sociale n'aura là dessus aucun droit de regard. Le ministre de l'agriculture, chef de la médecine vétérinaire civile, restera comme par le passé le grand maître de l'hygiène alimentaire des hommes et veillera comme avant l'essai de création d'un ministère de la santé sur la santé des animaux.

Le ministère du commerce régnera sur les établissements insalubres et le ministère des travaux publics sur la pollution des cours d'eau, tandis que le premier continuera à surveiller l'hygiène des émigrants.

Qui pourrait prétendre cependant que la prophylaxie de la syphilis, que la lutte contre la prétuberculose ne doit pas être confiée au ministère de l'hygiène publique et conduite par lui sous le guide de ses conseillers techniques ? Qui soutiendrait que la puériculture, que l'hygiène à l'école, que la culture physique, que l'élevage rationnel des enfants et des jeunes gens ne rentrent pas dans les cadres du ministre de la santé ? Le meilleur moyen d'engager la lutte contre la prétuberculose et d'écarter les dangers du cabaret n'est-ce pas les jeux sportifs et le plein air ? Des laboratoires officiels pour la répression des fraudes en matière alimentaire existent dans les chefs-lieux des départements et à Paris, mais l'administration centrale est au ministère de l'agriculture. N'est-ce pas un nonsens que de laisser aux mains incompétentes du ministère de l'agriculture la surveillance de la qualité des denrées alimentaires et le service des épizooties ?

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

Une place devrait être réservée aux vétérinaires au ministère de l'hygiène publique. En protégeant la santé des animaux, le vétérinaire peut empêcher l'homme de devenir malade. Pour en faire la démonstration, il suffit de rappeler les points qui sont de la compétence du service vétérinaire : maladies des animaux transmissibles à l'homme comme le charbon, la morve et la tuberculose, le contrôle des denrées alimentaires d'origine animale, le lait et la viande. Il est indispensable d'assurer les règles de l'hygiène dans les campagnes, de veiller à la propreté des étables, à la santé des animaux, à l'entretien des abattoirs, à l'inspection, à la conservation et au transport de la viande de boucherie. Tout cela touche au métier de vétérinaire et indirectement à la santé publique. N'est-il pas désirable que ces services soient rattachés au ministère de l'hygiène sociale ?

Au surplus, même les services de l'hygiène et de l'assistance dépendant du ministère de l'intérieur n'ont pas été tous détachés de ce ministère. Ainsi, on a transféré au ministère de l'hygiène la commission des fonds de répartition des fonds du pari mutuel, mais le ministère de l'intérieur a gardé la commission de répartition du produit des jeux, réservé, par application de l'article 4 de la loi du 15 juin 1907, aux œuvres d'assistance et d'hygiène. On a même laissé au ministère de l'intérieur les inspecteurs généraux des services administratifs dont le rôle principal consiste dans le contrôle des services d'hygiène et d'assistance.

Qu'on débarrasse donc — voilà la logique — le ministère de l'hygiène et de l'assistance publiques — de tout ce qui dans ses services n'intéresse pas directement le régime sanitaire du pays — Direction de la mutualité et contrôle des assurances — et qu'on centralise chez lui tous les services d'hygiène publique, de médecine et d'assistance. C'est le moyen de réaliser un département ministériel homogène et à rendement normal, tout en rendant la responsabilité du ministre efficace.

Ceux qui ne se rendent pas compte de la valeur sociale de l'hygiène ignorent sans doute qu'un Français meurt de la tuberculose toutes les six minutes ; que 90,000 enfants de moins d'un an meurent tous les ans sur lesquels 40,000 au moins pourraient être sauvés de la gastro-entérite, maladie évitable ; qu'il n'y a en France que 3 millions de garçons de 9 à douze ans tandis que l'Allemagne en a 11. Ceux-là ne savent sans doute pas que nombre de ceux qui habitent des taudis sont les clients obligatoires des cabarets.

Comment agir ? Comment réagir ? Les lois ne sont rien si elles ne sont pas préparées et conformes aux mœurs. On les vote, mais elles ne sont pas appliquées. La première mesure qui s'impose, c'est l'éducation populaire. On a fait la mobilisation pour la guerre, il faut mobiliser pour l'œuvre d'hygiène. Il faut apprendre aux Français et aux Françaises comment on évite la diarrhée verte aux jeunes enfants et comment on la guérit ; comment on évite la tuberculose et comment on doit la soigner ; comment on évite les maladies vénériennes et comment on les guérit. Cette simple propagande conservera des millions d'existences. Toute dépense faite pour défendre la santé contre ses innombrables ennemis économisera des dépenses décuplées d'assistance dans l'avenir. Oui, l'hygiène se paye, mais l'hygiène rapporte. Tout effort dans ce sens a des résultats certains. Une économie de vies humaines, c'est un accroissement de capital social. Il faudra de l'argent, beaucoup d'argent pour résoudre la question du logement. Inutile de voter des lois, de créer des consultations de nourrissons, des gouttes de lait, des cantines maternelles, des crèches, des pouponnières, des écoles de plein air, des colonies de vacances, des dispensaires, si les enfants et les nourrissons que vous y préservez sont destinés à devenir les victimes des logis insalubres et surpeuplés. Inutile de prêcher la repopulation et de combattre le néo-malthusianisme, si les familles ne trouvent pas à se loger. Inutile de pourchasser l'alcoolisme si le cabaret est le seul refuge où l'ouvrier après sa journée, puisse connaître un peu de confort et de repos. Inutile de multiplier les dispensaires et les stations sanitaires si vous laissez subsister les foyers de contagion et de mort.

La question du logement est une question capitale. C'est celle du terrain et de son prix, celle de la main-d'œuvre et des matériaux de construction, une question de standardisation de la maison salubre à bon marché. Elle a besoin d'être vite résolue. Il n'y a pas que les régions ravagées par la guerre qui ont besoin d'être rebâties. Il y a presque toutes nos villes et nos villages puisque jusqu'ici les lois et règlements de l'hygiène n'ont pas été observés. Le programme est vaste, mais le résultat se mesurera à la grandeur de l'effort. Supposons la question du logement résolue, les lois d'hygiène et d'assistance sociales appliquées ; les lois sur la protection de la maternité et de l'enfance passées dans les mœurs comme les lois sur la santé publique ; les lois sur l'expropriation comme les lois sur les dispensaires, les lois sur l'hygiène industrielle comme les règlements sur l'hygiène à l'école connus et respectés ; supposons le logis sain et confortable, la caserne salubre et gaie, l'usine aérée et saine, grâce à l'action continue et incessante de la propagande sanitaire, combien les Etats qui auraient accompli ces travaux de titans n'auraient-ils pas le droit de dire qu'ils ont bien servi la cause de l'humanité ! Nous n'en sommes pas là. L'œuvre est immense à accomplir. Mais commençons la. C'est notre devoir.

Mais venons aux crédits demandés pour 1920.

II. — BUDGET DE 1920.

L'examen du budget de 1920 présenté par le ministère de l'hygiène et de la prévoyance sociales montre qu'on n'a pas compris l'importance sociale de ce ministère. Ce qui fait qu'on a pu dire qu'on trouve de l'argent pour améliorer la race chevaline mais pas pour améliorer la race humaine.

Sur 123 millions, montant global de crédits demandés pour ce ministère, un chiffre infime représente la part réservée aux services vrais de l'hygiène publique.

On nous demande 2 millions alors que rien que pour combattre avec efficacité la seule tuberculose, installer des stations sanitaires dans nos départements pour traiter, isoler les tuberculeux et assister leurs familles, il faudrait des millions et des millions.

La tuberculose est une maladie évitable, elle nous coûte plus de 100,000 cadavres tous les ans, elle ne connaît pas d'armistice ; si on veut la combattre et l'endiguer, il faut en prendre les moyens. Si l'on veut créer dans chacun de nos chefs-lieux de département un organisme d'hygiène indépendant, non plus placé sous l'autorité des maires mais sous l'autorité des préfets, il faut envisager une dotation suffisante.

Faire de l'hygiène, c'est gêner les intérêts particuliers, troubler leur repos. Les maires sont mal placés pour résister et se défendre. Si l'on veut réellement s'adjoindre un personnel préparé à son rôle social et le matériel nécessaire au fonctionnement d'un bon service d'hygiène, il faut ne pas lésiner sur les crédits. Le matériel, d'ailleurs, on pourrait l'avoir à bon compte. Le service de santé — nous savons à quel prix — l'a créé pendant la guerre. Placé sous l'autorité de la direction du service de santé de chaque corps d'armée, il pourrait passer avec avantage sous l'autorité technique du ministère de l'hygiène publique. Il n'y a pas deux hygiènes, une militaire et une civile. Le service d'hygiène doit être uni et placé sous l'autorité d'un ministre compétent.

On nous dit qu'il y avait, il y a trois ans, 13 dispensaires antituberculeux. En 1917, il y en avait 51 et en 1919 il y en avait 128. Il y en actuellement 188, et 155 en formation. C'est M. de Rothschild qui nous donne ces chiffres.

On a calculé aussi qu'un dispensaire coûte annuellement 30,000 fr. L'Etat participe dans cette dépense pour la moitié en vertu de l'article 7 de la loi de 1916.

Le dispensaire avec service de bactériologie est l'arme avec laquelle on compte spécialement combattre le rayonnement de la tuberculose pulmonaire.

Pour emporter la conviction dans le développement des œuvres antituberculeuses, les économistes nous déclarent qu'on peut évaluer de 50,000 fr. à 80,000 fr. la valeur sociale moyenne que représente la vie d'un adulte de 20 à 40 ans. La tuberculose, conclut-on, prélevant en France 100,000 sujets de cette catégorie par an, nous perdons, du fait de l'insuffisance de nos organisations sanitaires, une somme approximative de 5 à 8 milliards.

L'argumentation développée à la Chambre par M. Maurice de Rothschild est spécieuse, car elle suppose que tous les tuberculeux sont guérissables et qu'on peut toujours éviter l'éclosion de la tuberculose. Tous ceux qui connaissent la matière pour l'avoir pratiquée savent, hélas ! qu'entre cette affirmation et la réalité il y a une grande distance.

Mais ces réserves faites à propos de la tuberculose, il n'en résulte pas moins que jusqu'ici on n'a point consacré l'argent nécessaire pour protéger la santé.

L'hygiène, c'est la propreté. Propreté du corps, propreté du logis, propreté de la voie publique, voilà toute l'hygiène.

Reprocher au peuple sa malpropreté, lui donner des conseils de culture physique par des conférences et des représentations cinématographiques, c'est comme si on conseillait à un pauvre anémique de boire du vin généreux, de manger de la bonne viande et d'aller se reposer sur la côte d'Azur.

L'hygiène, actuellement, c'est du luxe. Ne parlons pas des salles de bains et des piscines des grands palaces, ni des appartements des riches. Mais que coûtent aujourd'hui une douche ou un bain dans les établissements privés ? Au moins 3 fr. Les piscines publiques, les douches municipales, ça n'existe pour ainsi dire pas.

Le casier sanitaire a permis à M. Juillerat de rappeler, à propos de l'évolution de la tuberculose, que sur la population de Paris recensée en 1911, on a trouvé une morlalité de 275 pour 100,000 habitants, alors que celle de Londres ne dépasse pas 110. La mortalité infantile s'élève dans les familles de tuberculeux à 53 p. 100, pour atteindre dans 237 familles plus éprouvées 75 p. 100 ! Où sont ces maisons tuberculifères ? Vous les trouverez facilement dans les quartiers ouvriers de la capitale. Au 31 décembre 1914, on avait visité 3,332 maisons signalées comme tuberculosées. Elles contenaient 12,795 chambres sans jour ni air.

On va construire des maisons à bon marché sur l'emplacement des fortifications. A-t-on prévu de l'air, de la lumière, de l'eau pour ces maisons ? Pourquoi la maison ouvrière n'aurait-elle pas au rez-de-chaussée une grande salle de douches commune à tous les locataires ? Pourquoi n'aurait-elle pas une terrasse commune pour prendre des bains d'air ? Vous voulez développer la race, donnez le goût de l'hygiène à tous les Français, apprenez à l'enfant la propreté du corps, de façon qu'elle lui devienne un impérieux besoin ; bâtissez des maisons salubres, multipliez les piscines municipales, donnez des stands, des jardins, des parcs aux grandes villes.

Si le budget de l'hygiène publique est mal doté, par contre le service du contrôle des assurances qu'on a donné au ministre de l'hygiène, on ne sait pourquoi, absorbe plus de 1 million pour le personnel et le matériel, alors que si ce service était rattaché au ministère des finances — sa véritable place — il pourrait être assuré par deux inspecteurs des finances et quelques rédacteurs. En étudiant la composition de ce service on s'aperçoit aisément qu'il a été démesurément développé pour satisfaire des ambitions personnelles. Tout chef de bureau désire devenir directeur. Tout directeur a besoin de bureaux et d'un nombreux personnel pour justifier son existence.

L'examen des crédits de ce service démontre à l'évidence la multiplicité abusive des fonctionnaires. Les emplois se greffent sur les emplois. Aux services s'ajoutent les services. C'est bien le régime parasitaire. Il est inadmissible qu'on continue ainsi à multiplier les fonctions sans utilité démontrée et justifiée.

Dans ce service, nous trouvons au chapitre 66 un crédit de 522,000 fr., au chapitre 69, un crédit de 482,000 fr., et au chapitre 72 un dernier crédit de 60,000 fr., soit plus de 1 million pour payer le personnel. Il y a là 94 fonctionnaires, contrôleurs, vérificateurs, chefs de section, etc., pour contrôler 180 ou 190 sociétés. Ce n'est pas tout. Il y a, en outre, des indemnités de résidence, des frais de tournées (que le ministre des finances a réduits lui-même déjà de 3,000 francs) qui montent à plus de 170,000 fr. Nous ne comptons pas les frais du matériel et des bureaux qui s'enflent en même temps que les traitements et indemnités du personnel. C'est bien l'hypertrophie.

Au demeurant de quoi s'agit-il ? De la vérification dans les compagnies anonymes des réserves statutaires, dans les mutuelles de la vérification des masses. Faut-il pour cela un service composé de 100 fonctionnaires ?

Le contrôle des assurances est utile. La loi a

voulu protéger les intérêts des assurés. Mais il ne faut rien exagérer, et nous estimons que ce service peut être réduit et qu'on peut y faire des économies.

Pour que la commission des finances puisse à cet égard manifester sa volonté, je lui propose la suppression de ce service dont la place, en ce qui est justifié, se trouve au ministère des finances d'où il a été abusivement distrait.

III. — EXAMEN DES CHAPITRES

Les crédits demandés par le Gouvernement pour l'année 1920, au titre du ministère de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales s'élèvent à 246,972,116 fr. ainsi répartis :

Budget ordinaire, 121,951,576 fr.
Budget extraordinaire, 108,470,540 fr.
Dépenses recouvrables sur les versements à recevoir en exécution du traité de paix, 16,550,000 fr.

Les services de l'assurance et de la prévoyance sociales absorbent 2,046,600 fr. au budget ordinaire, 16 millions au budget extraordinaire.

Le service de la mutualité reçoit 8,770,000 fr. du budget ordinaire, 10,050,000 fr. du compte des dépenses recouvrables par l'Allemagne.

Le service du contrôle des assurances privées est doté de 1,358,700 fr. par le budget ordinaire.

Les services d'hygiène et d'assistance reçoivent 109,186,838 fr. du budget ordinaire, 92 millions du budgetextraordinaire et 6,500,000 francs du compte spécial des dépenses recouvrables.

Dans ces chiffres ne sont pas comprises les dépenses concernant les services généraux de l'administration centrale du ministère (personnel, matériel, comptabilité).

La totalité des crédits demandés pour ces chapitres s'élève à 207,606,838 fr., dont 205 millions 766,838 fr. pour l'assistance, et, pour les services d'hygiène et de protection de la santé publique à 1,920,000 fr.

Le chapitre 1er : traitements du personnel de l'administration centrale : 1,003,908 fr., est ramené à 882,527 fr. par suppression des 121,381 fr. affectés à la réorganisation des services.

Votre commission a estimé que les services étant empruntés à d'autres ministères pouvaient se suffire avec leurs anciens crédits.

Le chapitre 2 : Indemnités du personnel de l'administration centrale, est diminué de 23,465 fr. et fixé à 142,919 fr. au lieu de 166,384 francs.

Le chapitre 3 : Personnel de l'administration centrale. — Rémunération d'auxiliaires : 97,351 fr., est fixé à 43,651 fr.

Le chapitre 6 : Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, de 331,992 fr. est ramené au chiffre primitif de 231,992 fr.

Ces diminutions de crédits s'expliquent parce qu'on n'a point légitimé leur accroissement, ou bien par la nécessité de comprimer les dépenses. Ainsi, dans les chapitres 2 et 5 (indemnités du personnel) sont comprises à la fois des indemnités de résidence et des indemnités pour travaux supplémentaires. On peut considérer, d'une façon générale, que le personnel ordinaire est suffisant pour assurer le travail. Mieux payer les employés, en diminuer le nombre, exiger d'eux plus de travail, c'est la règle à suivre.

Les crédits des chapitres 2, 3, 5 qui visent en partie des indemnités supplémentaires au traitement du personnel de l'administration centrale, n'ont point de justification claire. Avec ce système des « indemnités éventuelles » et d' « auxiliaires » on ne sait pas où l'on va. La plupart du temps c'est un moyen dissimulé d'accroître le traitement de certains fonctionnaires. Il faudrait en finir avec ces errements.

Au chapitre 7 : Frais d'envoi de télégrammes officiels, nous proposons d'inscrire 80,000 fr. pour manifester qu'on abuse des télégrammes officiels. La Chambre avait déjà ramené à 100,000 fr. le chiffre primitif de 120,000 fr. pour manifester le même sentiment.

Le chapitre 14 concerne la subvention de 890,000 fr. à la maison nationale d'aliénés de Saint-Maurice (établissement de Charenton). Ce crédit est destiné à combler le déficit de la maison. La subvention augmente parce que le prix de la journée a plus que doublé depuis 1914. Elle est aux environs de 14 fr.

Il est question de désaffecter cet établissement et d'en faire une succursale des maternités de Paris. Les 500 pensionnaires actuels de la maison seraient transférés dans des établissements du même ordre en province.

Que cette désaffectation se fasse ou ne se fasse pas, la commission des finances estime que, pour le moment, le crédit affecté à la maison de Saint-Maurice ne peut être détourné de son objet.

Au surplus, à s'en rapporter à l'opinion exprimée dans le répertoire de droit administratif, la désaffectation de Saint-Maurice devrait être soumise à la décision du Parlement.

A propos des chapitres 20 et 21 (application de la loi du 11 avril 1908, concernant la prostitution des mineures (personnel et matériel), nous voudrions connaître comment ces crédits sont utilisés.

Au chapitre 25 (traitement des inspecteurs, sous-inspecteurs et commis d'inspection de l'Assistance publique et contribution aux frais de traitement des agents de surveillance) est inscrit un crédit de 3,320,000 fr., et au chapitre 26 (indemnités diverses et frais de tournées des inspecteurs, sous-inspecteurs et commis d'inspection de l'Assistance publique) on trouve un crédit de 518,000 francs.

On peut remarquer qu'il y a là abondance de personnel et qu'on pourrait comprimer les dépenses. On peut aussi faire cette observation que le personnel est trop souvent mal choisi et inapte à remplir le rôle qui lui est confié.

Pourrons-nous ajouter, à propos du crédit de 400,000 fr. du chapitre 28, que la loi concernant la protection des enfants du premier âge n'est pas appliquée?

Les crédits des chapitres 33 et 34 (90,000 fr.) comme ceux du chapitre 35 montant à 150,000 francs sont-ils bien nécessaires?

Le chapitre 36 concerne les subventions aux départements et aux communes prenant des initiatives financières en faveur du relèvement de la natalité et comporte un crédit de trois millions.

La commission des finances porte ce crédit pour mémoire avec la réserve que ce crédit doit être alimenté par les jeux.

Nous ferons la même observation pour le chapitre 40 (ce crédit de 1 million de francs) concernant la subvention en vue d'assurer la prophylaxie des maladies vénériennes ; — 44 (crédit de 3 millions de francs) qui concerne les subventions aux laboratoires de bactériologie et dispensaires d'hygiène sociale ; — 45 (crédit de 1 million de francs) pour aménagement et agrandissement des sanotoriums publics et établissements sanitaires que nous n'inscrivons que pour mémoire avec l'indication expresse que ces chapitres seront alimentés par la distribution de la production des jeux et après une réglementation spéciale concernant la répartition.

Au chapitre 37, qui ne figure dans le projet de budget que pour mémoire, la commission de la Chambre a inscrit 100,000 fr. (subvention à des institutions de bienfaisance et d'assistance par le travail, d'hygiène et à des œuvres anti-alcooliques).

Au dernier moment le Gouvernement a demandé à la commission des finances de la Chambre l'incorporation dans le budget du ministère de l'hygiène, d'un chapitre nouveau doté de 1,275,000 fr., en vue de la participation de l'Etat aux frais d'application de l'article 3 de la loi du 24 octobre 1919 sur les habitations à bon marché. Ce crédit a fait l'objet du chapitre 59 *bis*.

Au budget des dépenses recouvrables figure un crédit de 6,500,000 fr. pour l'assistance aux militaires réformés ou en instance de réforme pour tuberculose.

La commission des finances de la Chambre a proposé de faire passer ce crédit au budget ordinaire et d'en faire un chapitre 44 *bis*, parce que les hommes dont il s'agit sont devenus civils et reçoivent ou vont recevoir, par application de la loi du 31 mars 1919, une pension de 2,400 fr., s'ils sont atteints de tuberculose ouverte. La seule assistance dont ils peuvent avoir besoin consiste à leur donner des soins dans les « stations sanitaires » dont le crédit proposé assurera le maintien.

La Chambre a accepté la création de ce chapitre, mais l'a réservé.

Nous ne contestons point l'utilité de ces crédits. La lutte contre la tuberculose, les maladies vénériennes, contre le taudis et le logement insalubre, contre l'alcoolisme et le cabaret doit être entreprise. Pour cet objet, le budget déposé par le Gouvernement ne proposait presque aucun crédit. La Chambre des députés a réparé ce qu'elle a considéré, à la suite de sa commission des finances, comme un oubli regrettable. Il faut contre la maladie dépenser de l'argent, beaucoup d'argent. Mais encore faut-il connaître exactement l'affectation des crédits. Ce qu'il faut, c'est qu'ils ne soient pas dépensés en pure perte. Avant de donner il faut savoir à qui l'on donne et pourquoi on donne. Il faut que l'utilisation des crédits soient rigoureusement contrôlée. Il faut éviter les dépenses improductives et les gaspillages. On aurait dû, à ce sujet, y adjoindre un programme méthodique d'emploi. Sous le bénéfice de ces réserves, on peut considérer les dépenses de ce genre comme tout à fait légitimes.

Les chapitres 67 à 75 concernant le contrôle des assurances privées sont supprimés pour les raisons que nous avons données.

Votre commission des finances, contrairement à notre avis, demande qu'ils soient rattachés au ministère du travail.

Enfin, à l'état D « dépenses extraordinaires », nous n'inscrivons que 15 millions au lieu de 30 millions, en raison de l'état avancé de l'année, et votre commission des finances vous propose de rattacher cette dépense au budget ordinaire.

ANNEXE N° 339 XIV

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920. (Pensions, primes et allocations de guerre), par M. Albert Lebrun, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, en créant un ministère des pensions, des primes et des allocations de guerre, le Gouvernement, répondant en cela au désir profond du pays, a marqué sa volonté d'aboutir dans les plus courts délais et par les moyens les plus sûrs à ce que l'on a appelé « la liquidation juridique et sociale de la guerre, en ce qui touche les intérêts et les droits des militaires et de leurs familles ».

Toute une réglementation, faite de lois, décrets, arrêtés et circulaires, a été élaborée, qui assure aux combattants et plus particulièrement à ceux que la maladie ou des blessures ont atteints dans leurs forces vives, ainsi qu'à leurs proches, toute une série de droits et de garanties, par où la nation s'est efforcée de marquer sa reconnaissance envers ceux qui ont combattu ou qui sont morts pour elle. Mais à quoi servirait d'avoir écrit cette réglementation dans des textes, si elle ne devait devenir bientôt une bienfaisante réalité?

On a couvert de fleurs nos mutilés, et l'on a eu raison; il n'est pas de tribune qui n'ait retenti de leurs exploits, et où l'on n'ait célébré, comme ils le méritaient, leurs sacrifices et leur vaillance. Mais par cela même, on s'est engagé moralement à ne point leur faire attendre les primes, pensions ou allocations promises. Il est apparu que pour atteindre ce résultat, le mieux était de confier ce travail à un organe unique, de réunir sous une même direction les divers services chargés hier de l'accomplir dans les différents ministères, et de concentrer dans les mêmes mains les responsabilités de l'accomplissement de ce grand devoir national.

C'est dans cet esprit que le décret du 27 janvier 1920 a rattaché au ministère des pensions différents organes détachés du ministère de la guerre, du ministère de la marine, du ministère de l'intérieur et du ministère du travail.

a) Organes détachés du ministère de la guerre :

1° Le service général des pensions y compris les pensions proportionnelles et d'ancienneté, à l'exception du bureau des archives administratives ;

2° Le service des expertises médicales et des organisations connexes (commission consultative médicale, centres spéciaux de réforme,

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

commission de réforme en ce qui concerne les réformes et les indemnisations ;

3° Le service de l'appareillage ;

4° Les sections de bureaux de comptabilité des corps de troupes chargés du payement des primes de démobilisation, du complément de pécule et des majorations pour enfants ;

5° Le service des emplois réservés ;

6° L'institution nationale des invalides ;

7° L'office national des sépultures créé par arrêté du 25 janvier 1918.

b) Organes détachés du ministère de la marine :

1° La section des pensions du bureau de la centralisation financière et des pensions, sauf en ce qui concerne les pensions classées sous le régime de la loi du 21 octobre 1919 ;

2° Les centres de réforme et les commissions de réforme fonctionnant dans les arrondissements maritimes, en ce qui concerne les réformes et les indemnisations.

c) Organes détachés du ministère de l'intérieur :

1° Le service des soins médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques (application de l'article 64 de la loi du 31 mars 1919) ;

2° Le service des pensions et soins médicaux aux victimes civiles de la guerre (loi du 24 juin 1919).

d) Organe détaché du ministère du travail :

L'office national des mutilés et réformés de la guerre.

Ces divers services, étoffés suivant les besoins et complétés sur différents points ont été classés à l'administration centrale du ministère des pensions en trois directions :

La 1re direction correspond à peu près à l'ancien service général des pensions, tel que l'avait organisé la loi du 18 février 1916.

La 2e direction a surtout dans ses attributions la liquidation médicale et contentieuse des affaires (expertises médicales, art. 55 et 64 de la loi du 31 mars 1919. — Appareillage. — Emplois réservés. — Loi du 24 juin 1919. — Contentieux).

La 3e direction s'occupe du contrôle et de la comptabilité, charge non négligeable dans un ministère qui va avoir un budget annuel de plus de 3 milliards.

Quand à l'organisation du service des pensions dans les régions de corps d'armée, elle a été fixée par des instructions du 7 juin 1919 en ce qui concerne le service de santé, et du 2 juin 1920, prise en application du décret du 20 avril 1920, en ce qui concerne le service de l'intendance. Elle peut se résumer ainsi :

a) Au service de santé incombe la mission :

1° De constater au point de vue médical les droits des postulants à pension (militaires en activité de service, anciens militaires invoquant des infirmités ouvrant droit à pension, orphelins ou ascendants ne réunissant pas les conditions d'âge fixées par la loi, mais atteints d'infirmités ou de maladies incurables ;

2° De constituer des dossiers de pension pour infirmité en faveur des militaires en activité de service ou libérés.

b) Au service de l'intendance il appartient :

1° De constater les droits à pension des veuves ou orphelins ou à allocation d'ascendants ;

2° De constituer les dossiers de ces ayants droit ;

3° De délivrer des titres d'allocation provisoire d'attente aux postulants dont les droits à pension ou à allocation d'ascendant sont reconnus ;

4° De liquider les droits constatés ;

5° De remettre les titres définitifs de pension et décompte des arrérages dûs.

L'organisme, tel qu'il fonctionne aujourd'hui, apparaît assez compliqué. Il se ressent des étapes diverses par lesquelles il est passé pour prendre sa forme définitive, et aussi il porte la marque de notre administration française qui ne conçoit pas les choses simples et ne se satisfait que de systèmes où les contrôles se superposent aux contrôles.

Suivons un dossier d'invalidité dans ses pérégrinations successives. Il est d'abord constitué par le centre spécial de réforme, en collaboration avec le sous-intendant départemental des pensions qui, « sans s'immiscer dans l'organisation du service du centre, donne les conseils nécessaires pour que les dossiers soient, au point de vue administratif, en état d'être transmis aussi rapidement que possible ».

Le dossier ainsi constitué au C.S.R. est vérifié sur place par les soins du sous-intendant départemental qui l'adresse après mise au point à la section régionale des pensions.

Il est procédé alors à l'examen, au classement et, si besoin est, à la rectification des pièces du dossier. Puis, accompagné d'une liquidation provisoire, il est transmis à la commission consultative médicale qui l'examine à nouveau, formule son avis, et le fait parvenir à la direction de la liquidation au ministère des pensions. Là, nouvel examen des millions de pièces accumulées dans les chemises bordereaux. Enfin, le dossier franchit l'étape décisive du ministère des finances où de nouvelles mains le dépouillent, l'auscultent et le reconstituent pour aboutir à la liquidation définitive de la pension.

Il revient à la direction de la liquidation au ministère des pensions pour établissement de l'arrêté de concession, envoyé ensuite au contreseing du ministre des finances, après quoi il est procédé à l'établissement du titre définitif.

Il convient, d'ailleurs, que la vitesse d'écoulement aux diverses étapes de ce long périple soit à peu près uniforme, sans quoi des engorgements se produiraient qui arrêteraient le débit. Voici, à cet égard, les renseignements qui nous ont été fournis :

a) Constitution des dossiers par les centres spéciaux de réforme (pensions d'invalidité) et par les sections départementales des pensions (pensions de veuves ou d'orphelins et allocations d'ascendants).

Vitesse d'écoulement. — Nombre de dossiers constitués :

Invalidités	44.000
Veuves ou orphelins	11.500
Ascendants	25.000
Total	80.500

b) Etablissement du projet de liquidation par les sections régionales des pensions.

Vitesse d'écoulement. — Nombre de projets de liquidation établis et adressés à la C. C. M. pendant le mois de mai 1920 :

Invalidités	42.500
Veuves ou orphelins	7.500
Ascendants	18.000
Total	68.000

c) Revision de l'appréciation des invalidités par la commission consultative médicale.

Vitesse d'écoulement. — Nombre de dossiers revisés pendant le mois de juin 1920 :

Invalidités	23.000
Veuves ou orphelins	825
Total	23.825

d) Liquidation par la direction de la liquidation (1er, 2e, 3e bureaux) au ministère des pensions.

Vitesse d'écoulement. — Nombre de dossiers liquidés pendant le mois de juin 1920 :

Invalidités	50.407
Veuves ou orphelins	20.259
Ascendants	13.508
Pensions d'ancienneté et pensions proportionnelles	1.875
Total (1)	86.049

e) Revision de la liquidation par le ministère des finances.

Vitesse d'écoulement. — Nombre de dossiers revisés pendant le mois de juin 1920 : 55,000.

f) Etablissement des arrêtés de concession par la direction de la liquidation (5e bureau) au ministère des pensions.

Vitesse d'écoulement. — Nombre d'arrêtés établis pendant le mois de juin 1920 : 62,000 (2).

g) Service de la concession au ministère des finances (contreseing des arrêtés par le ministre des finances et renvoi de ceux-ci au ministère des pensions).

Vitesse d'écoulement. — Ce service n'a pas encore de débit régulier. Le chiffre total des concessions faites au 1er juillet 1920, est de : 79,064.

h) Etablissement et envoi des titres définitifs par le ministère des finances.

Vitesse d'écoulement. — Ce service n'a pas encore de débit régulier. Le chiffre total des titres définitifs sortis des finances au 1er juillet est de : 53,228.

Quoi qu'il en soit d'ailleurs de toutes ces complications, il ne saurait être question de modifier l'organisation actuelle. La machine a commencé à tourner. Si lourde soit-elle, elle donne déjà, sous la haute direction du vigilant ministre des pensions, un certain rendement. Les modifications que l'on y apporterait, même pour la perfectionner et l'alléger, se traduiraient d'abord par un certain trouble. Il vaut mieux la laisser aller, en lui fournissant tout le personnel que comportent ses rouages, en vue de porter au maximum son rendement.

L'avenir n'est d'ailleurs pas très rassurant. M. le ministre des pensions a en effet déclaré aux deux Chambres, en diverses circonstances, qu'il n'apercevait pas que le travail de liquidation et de concession des pensions pût être terminé avant deux ans et demi à trois ans. C'est là un délai qui, l'honorable rapporteur à la Chambre l'a dit et écrit avec force, apparaît comme très excessif, si l'on songe qu'il s'agit en somme d'un travail de bureau, ne comportant aucune difficulté véritable et si l'on compare notre situation aux résultats obtenus dans des pays voisins.

L'honorable M. Maginot a déclaré à la Chambre que le nombre des liquations mensuelles qui avait oscillé longtemps autour de 25 à 30,000 était monté à 55,000 pour mai et à 86,000 pour juin, la dernière semaine de ce mois représentant un rendement mensuel de 91,925, et qu'il atteindrait 100,000 en juillet.

Or, d'après les dernières prévisions, il reste à liquider près de 3 millions de pensions, ce qui, au rythme ci-dessus, correspond à trente mois. On compte en effet, en s'inspirant des modifications fournies par les centres de réforme et la commission consultative, que le nombre des invalides ayant droit à pension ne dépassera pas 1,500,000 ; on évalue d'autre part à 680,000 le nombre des veuves et orphelins ; enfin on estime que les ascendants ayant droit à allocation seront au moins 650,000 ; ce qui ferait un total d'environ 2,900,000, un peu inférieur d'ailleurs au chiffre qui avait d'abord été fixé.

Le Sénat voudra sans doute s'associer à la Chambre pour demander au ministre des pensions dont le dévouement à ses frères d'armes d'hier est connu et apprécié de tous, de veiller à ce qu'aucune déperdition de forces ne se produise dans les services très étendus soumis à sa direction, et qu'ainsi nos glorieux mutilés ainsi que les familles de nos grands morts aient au plus tôt en main le titre définitif par où s'affirme le droit que la nation leur a conféré.

EXAMEN DES CHAPITRES

Le budget du ministère des pensions, tel qu'il a été présenté par le Gouvernement, et sans tenir compte des chapitres 1 à 11 du compte des dépenses recouvrables inscrits au ministère des finances pour le payement des pensions, s'élevait au chiffre de 3,067,378,134 francs.

La Chambre lui a fait subir des modifications se traduisant par une augmentation de 74 millions et une diminution de 125,090,554 fr., le ramenant ainsi au chiffre de 3,016,287,580 fr.

Votre commission, après une étude attentive des chapitres, vous propose de l'arrêter au chiffre de 2,891,006,506 fr.

Il faut noter que le numérotage des chapitres apparaît comme assez complexe quand on le suit au travers des divers documents parlementaires. Dans le projet de loi n° 168, déposé avant la constitution du ministère des pensions, les chapitres figurent à l'état G (compte des dépenses recouvrables) sous les numéros 4 à 5 au ministère des finances, 19 à 25 au ministère de l'intérieur, 26 à 34 au ministère de la guerre, 41 au ministère de la marine, 50 au ministère du travail et 54 au ministère des colonies, ainsi qu'à l'état D (budget extraordinaire, 1re section), aux chapitres E. F. S. du ministère de la guerre.

Dans les cahiers de douzièmes provisoires, ils sont numérotés de 1 à 26.

Dans la lettre rectificative du 12 avril 1920 n° 673, ils sont inscrits sous les numéros 114 à 134 du compte des dépenses recouvrables, et sous les lettres A à L du budget extraordinaire, 1re section.

Dans le projet voté par la Chambre, ils figurent sous les numéros 89 à 109 du compte des dépenses recouvrables, et sous les lettres A à L du budget extraordinaire.

Enfin votre commission a été amenée à transférer au budget ordinaire un certain nombre de chapitres du budget extraordinaire.

(1) Chiffre qui sera porté à 100,000 en juillet et les mois suivants.

(2) Chiffre qui sera porté au delà de 100,000 en juillet et maintenu dans la suite.

CHAPITRE 1/89 (ancien 114 du projet n° 673). — Traitements du ministre et du personnel de l'administration centrale.

Crédit demandé par le Gouvernement	18.500.010
Crédit voté par la Chambre des députés	17.665.456
Diminution	834.554

Crédit proposé par la commission des finances, 17,660,456 fr.

Le crédit de 18,500,010 fr. provient pour une somme de 13,476,804 fr. d'un transfert de crédits des chapitres ci-après : 1, 2 et 13 du B. O. (1) de la guerre, A du B. E. de la guerre, 1 du B. O. de la marine, 19 et 23 du C. D. R. de l'intérieur, 28 du C. D. R. de la guerre, et pour une somme de 5,023,206 fr. d'une augmentation due au renforcement du personnel du nouveau ministère.

Le crédit adopté par la Chambre se décompose comme suit :

Art. 1er. — Traitement du ministre	56.667
Art. 2. — Traitement du contrôleur des dépenses engagées	13.334
Art. 3. — Traitement de deux directeurs et un sous-directeur	71.945
Art. 4. — Traitement du personnel civil	1.280.000
Art. 5. — Traitement du personnel auxiliaire	15.534.000
Art. 6. — Traitement du personnel militaire	709.510
	17.665.456

Le tableau ci-après fait ressortir la différence entre le personnel actuel du ministère et les prévisions budgétaires :

DÉSIGNATION	CHEFS de bureau.	SOUS-CHEFS de bureau.	RÉDACTEURS	COMMIS	EXPÉDITIONNAIRES	DAMES sténo-dactylos.	AUXILIAIRES
Situation actuelle... permanentes	6	10	19	11	16	39	»
Situation actuelle... temporaires	»	1	3	»	»	»	3.808
Emplois à créer..... permanents	5	3	6	»	»	»	»
Emplois à créer..... temporaires	»	10	42	10	10	5	12
Total	11	24	70	21	26	44	3.820

La réduction apportée par la Chambre paraît correspondre à l'importance des emplois qui n'auront pas été occupés pendant une partie de l'année. Il serait imprudent de la pousser plus loin.

Il convient toutefois d'observer que le chiffre de 295 hommes de troupe en service au ministère des pensions est trop élevé. Nous proposons une diminution de 5,000 fr. pour marquer notre désir de réduire cet effectif.

CHAPITRE 2/90 (ancien 115 du projet 673). — Indemnités du cabinet du ministre. — Indemnités, allocations diverses, secours, frais de déplacement du personnel de l'administration centrale.

Crédit demandé par le Gouvernement	775.770
Crédit voté par la Chambre des députés	746.770
Diminution	29.000

Crédit proposé par la commission des finances, 730, 770 fr.

Le crédit de 775,770 fr. provient pour une somme de 534,170 fr. d'un transfert de crédits des chapitres ci-après : 3 et 46 du B. O. de la guerre, 2 du B. O. de la marine, 19 du C. D. R. de l'intérieur, 28 du C. D. R. de la guerre, et pour une somme de 241,600 fr. d'une augmentation due au renforcement du nouveau ministère.

Le crédit adopté par la Chambre se décompose comme suit :

Art. 1er. — Indemnités du cabinet du ministre	18.889
Art. 2. — Indemnités fixes du personnel de l'administration centrale	192.111
Art. 3. — Frais de déplacement du personnel de l'administration centrale.	10.000
Art. 4. — Primes de rendement et de surveillance	185.000
Art. 5. — Secours au personnel de l'administration centrale, aux veuves et aux orphelins d'agents décédés sans avoir droit à une pension de retraite, secours accidentels	20.000
Art. 6. — Alimentation de la troupe.	320.770
	746.770

Pour la même raison qu'au chapitre premier : hommes de troupe en excès, nous proposons une réduction de 16,000 fr.

Au sujet de la prime de rendement et de surveillance, le ministère fait valoir les considérations ci-après qui nous paraissent justifiées :

Le ministère des pensions a un nombreux personnel auxiliaire temporaire (hommes et dames), dont le rendement laisse parfois à désirer. La durée de la liquidation des pensions sera plus courte, et la charge budgétaire moins lourde, si l'on parvient à obtenir de ce personnel un travail intensif. A cet effet, il paraît nécessaire d'instituer un système tendant à le stimuler, soit au moyen de primes de rendement qui seraient accordées aux auxiliaires travaillant vite et bien, soit au moyen de primes de surveillance qui seraient allouées aux chefs de section sachant obtenir de leurs subordonnés une augmentation de rendement moyen.

Il est à remarquer que le crédit demandé (185,000 fr.) représente environ 1 p. 100 du crédit affecté au salaire des auxiliaires temporaires.

CHAPITRE 3/91 (ancien 116 du projet 673). Personnel du service intérieur.

Crédit demandé par le Gouvernement	70.000
Crédit voté par la Chambre des députés	55.000
Diminution	15.000

Crédit proposé par la commission des finances, 55,000 fr.

Le crédit de 70,000 fr. provient pour une somme de 40,500 fr. d'un transfert du chapitre 2 du *Bulletin officiel* de la guerre, et pour 29,500 fr. de création d'emplois.

CHAPITRE 4/92 (ancien 117 du projet 673). — Indemnités, allocations diverses et secours au personnel du service intérieur.

Crédit demandé par le Gouvernement	25.000
Crédit voté par la Chambre des députés	20.000
Diminution	5.000

Crédit proposé par la commission des finances, 20,000 fr.

Le crédit de 25,000 fr. provient pour une somme de 10,800 fr. d'un transfert du chapitre 3 du B. O. de la guerre, et pour 14,200 fr. de création d'emplois.

(1) Abréviations pour l'ensemble du rapport : B. O., budget ordinaire ; B. E., budget extraordinaire ; C. D. R., compte des dépenses recouvrables.

CHAPITRE 5/93 (ancien 118 du projet 673). — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale.

Crédit demandé par le Gouvernement	1.949.330
Crédit voté par la Chambre des députés	1.934.330
Diminution	15.000

Crédit proposé par la commission des finances, 1,900,000 fr.

Le crédit de 1,949,330 fr., provient pour une somme de 1,001,630 fr. d'un transfert des crédits des chapitres 4 du *B. O.* de la marine, 20 du C. D. R. de l'intérieur, 28 du C. D. R. de la guerre, et pour une somme de 947,700 fr. de l'extension donnée aux services.

Le crédit voté par la Chambre se décompose comme suit :

Fournitures de bureau, machines à écrire, etc	730.000
Travaux d'entretien des bâtiments.	250.000
Dépenses de premier établissement nécessitées par l'extension des services	450.000
Chauffage et éclairage	260.000
Achat de mobilier	90.000
Location (rue Lacretelle et rue de Hanovre)	38.330
Frais de conduite et d'entretien d'automobiles	45.000
Communications et abonnements téléphoniques	35.000
Habillement des agents du service intérieur	6.000
Service médical	10.000
Affranchissements, frais de voiture, etc	20.000
Total	1.934.330

Le tableau ci-après nous a été fourni au sujet des immeubles de toute nature (d'Etat ou loués) occupés actuellement par le ministère et des dépenses de remise en état et d'entretien qu'ils comportent.

DÉSIGNATION DES IMMEUBLES	TRAVAUX exécutés.	TRAVAUX restant à exécuter.
	fr.	fr.
A) *Immeubles d'Etat.*		
Caserne du 37 rue de Bellechasse	52.000	65.000
Ancien ministère des cultes, 66, rue de Bellechasse	22.000	55.000
Ecole militaire, cour Morland (4 baraquements)	5.000	4.500
Caserne Dupleix (4 baraquements)	5.000	4.500
Caserne de Babylone (bâtiment Oudinot)	11.500	24.000
	95.500	153.000

DÉSIGNATION DES IMMEUBLES	TRAVAUX exécutés.	TRAVAUX restant à exécuter.
	fr.	fr.
B) *Immeubles loués.*		
« Faidherbe », 94, rue de Charonne, loyer : 105,000 fr. par an.	196.000	307.000
1, rue Lacretelle, ancien séminaire des Jésuites, loyer : 28,300 fr. par an	13.000	15.009
6, rue de Hanovre, loyer : 10,000 fr. par an	3.000	5.000
Installations téléphoniques	60.000	10.000
Total	272.000	337.000
Total général	367.500	490.030

Ce sont là des chiffres fort élevés, eu égard à la faible durée des installations auxquelles ils se réfèrent. Nous demandons au ministre de faire reviser certains devis qui paraissent n'avoir pas tenu compte de cete considération et nous proposons une réduction de 34,330 fr.

CHAPITRE 6/94 (ancien 119 du projet 673). Impressions, souscriptions aux publications, abonnements, autographies de l'administration centrale.

Crédit demandé par le Gouvernement	1.710.000
Crédit voté par la Chambre des députés	800.000
Diminution	910.000

Crédit proposé par la commission des finances, 780,000 fr.

Le crédit de 1,710,000 fr. provient pour une somme de 1,528,000 fr. de crédits transférés des chapitres ci-après ; 5 du B. O. de la marine, 20 et 24 du C. D. R. de l'intérieur, 6 du B. E. de la guerre, et pour une somme de 182,000 fr. de l'extension donnée aux services.

Le crédit voté par la Chambre se décompose comme suit :

Art. 1er. — Impressions	720.000
Art. 2. — Souscriptions et achats d'ouvrages	30.000
Art. 3. — Abonnement aux journaux, revues et publications	40.000
Art. 4. — Autographies, machines et fournitures	10.000
Total	800.000

La nature même du travail imposé au ministère des pensions, tout temporaire et de réalisation pratique immédiate, ne comporte pas l'organisation de volumineuses bibliothèques ; nous proposons de réduire de 20,000 fr. le crédit prévu aux articles 2 et 3.

CHAPITRE 7/95 (ancien 120 du projet 673). Frais d'envoi des télégrammes officiels.

Crédit demandé par le Gouvernement, 50,000 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 50,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 45,000 fr.

CHAPITRE 8/96 (ancien 121 du projet 673). — Missions d'inspection et de contrôle. — Frais de déplacement et de séjour des personnels extérieurs.

Crédit demandé par le Gouvernement, 650,000 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 650,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 650,000 fr.

Ce crédit est transféré du chapitre 17 du budget ordinaire de la guerre.

CHAPITRE 9/97 (ancien 122 du projet 673). — Complément de pécule et majorations pour enfants sur le pécule des militaires décédés ou disparus.

Crédit demandé par le Gouvernement	100.000.000
Crédit voté par la Chambre des députés	50.000.000
Diminution	50.000.000

Crédit proposé par la commission des finances, 50 millions.

Ce crédit est transféré du chapitre 33 du C. D. R. de la guerre.

Nous avons demandé à connaître la situation actuelle exacte, tant au point de vue des payements déjà effectués que de ceux en cours.

Il nous a été répondu que les payements faits en 1919 s'élevaient à environ 800 millions, mais qu'il n'avait pas été possible jusqu'ici d'obtenir de certains trésoriers-payeurs généraux le relevé exact des sommes payées au titre du pécule et du complément de pécule.

Cette constatation est tout à fait regrettable. Elle montre à quel point de désordre en sont venus certains de nos services comptables.

Quant aux payements en souffrance, voici quelle est la situation.

A la constitution du ministère des pensions, il restait 44,000 demandes à liquider sur 1,114,000 demandes de complément de pécule. Depuis cette époque, 76,000 demandes nouvelles sont parvenues aux bureaux de comptabilité.

A la date du 15 juin, il restait à liquider 11,000 demandes de complément de pécule. Il y a tout lieu de penser que ce qui reste à l'heure actuelle de demandes non liquidées sur ces 11,000 le sera dans le courant de juillet.

Mais il en est pour les compléments de pécule comme pour les primes de démobilisation : des demandes nouvelles surgissent chaque jour. Chaque jour, en effet, des militaires meurent des suites de blessures ou de maladies contractées dans des conditions ouvrant droit au complément de pécule.

Quant aux demandes de majorations de pécule établies en faveur des veuves de militaires décédés qui ont des enfants, il restait au moment de la création du ministère des pensions 25,000 demandes à liquider. 17,000 demandes nouvelles sont venues s'y ajouter depuis cette époque. Au 15 juin dernier, il ne restait plus à liquider que 700 demandes de majorations.

On peut considérer qu'à l'heure actuelle, sauf en ce qui concerne les nouvelles demandes qui peuvent se produire, toutes les liquidations anciennes sont terminées.

CHAPITRE 10/98 (ancien 123 du projet 673). — Avances sur pensions et gratifications de réforme.

Crédit demandé par le Gouvernement, 1,766,329,000 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 1,766,329,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 1,641,329,000 fr.

Le crédit de 1,766,329,000 fr. provient de crédits transférés des chapitres ci-après : 41 et 43 du B. O. de la marine, 65 du B. O. des colonies, 26 et 27 du C. D. R. de la guerre.

Il se décompose comme suit :

Art. 1er. — Avances sur pensions.	
§ 1er. — Avances sur pensions d'invalidité	1.057.000.000
§ 2. — Avances sur pensions de veuves, allocations d'orphelins et d'ascendants	685.000.000
§ 3. — Avances sur pensions de la marine	17.000.000
§ 4. — Avances sur pensions aux indigènes des colonies	20.000
Total	1.759.020.000
Art. 2. — Gratifications de réforme.	
§ 1er. — Reliquat de gratifications concédées pour droits acquis depuis le 2 août 1914, en attendant leur conversion en pensions provisoires	5.900.000
§ 2. — Mensualités supplémentaires (décret du 2 mars 1918)	1.194.000
§ 3. — Gratifications de réforme de la marine	195.000
§ 4. — Majoration des pensions concédées aux marins du commerce, victimes d'événements de guerre sur mer	20.000
Total	7.309.000
Total général, 1,766,329,000 fr.	

Les provisions sur pensions dont il s'agit à l'article 1er ont été instituées par un décret du 18 juin 1919, complété par l'instruction du 30 décembre 1919 et le décret du 5 mars 1920; elles sont consenties à titre remboursable et sont récupérées au moyen de retenues exercées sur les premiers arrérages de la pension définitive ou temporaire.

La dépense à prévoir pour 1920 peut être évaluée en prenant pour base le coût moyen d'une pension d'invalidité et le nombre probable des ayants droit à pension examinés par les commissions de réforme en vue de la détermination du pourcentage de leur invalidité.

Les premiers calculs avaient été faits en se basant sur les chiffres forts rappelés au début de ce rapport (1,950,000 invalides). L'expérience ayant amené à les rectifier dans une certaine mesure, nous avons demandé à l'administration si elle ne croyait pas devoir apporter à ses prévisions de dépenses certaines modifications.

Suit la note qu'elle nous a remise :

Le coût moyen d'une pension d'invalidité (officiers et troupes) tiré d'un ensemble de 100,000 liquidations de pensions (pensions définitives et temporaires) réglées d'après les tarifs de la loi du 31 mars 1919 (y compris les majorations pour enfants) est de 1,306 fr. 40 soit 1,307 en chiffre rond.

Le nombre des blessés de la guerre en situation de recevoir une des indemnisations comprises dans la loi du 31 mars 1919 peut, d'après les plus récentes statistiques, être évalué à 1,500,000. Mais comme à la date du 1er janvier 1920, le chiffre des concessions de pensions fixées d'après les tarifs de ladite loi s'élevait à 9,300, le nombre approximatif des militaires qui, au début de 1920, n'étaient pas encore bénéficiaires d'une pension soit temporaire, soit définitive, du taux prévu par la nouvelle loi, s'élevait à 1,490,640.

Tous ces militaires ne sont pas évidemment en situation de percevoir immédiatement des avances, attendu que cette perception est subordonnée à leur comparution devant une commission de réforme.

Par suite, le nombre des parties prenantes semble pouvoir être fixé ainsi qu'il suit pour chacun des trimestres de l'année 1920 :

Premier trimestre.

1° Militaires bénéficiaires, soit d'une pension concédée sous le régime de la loi de 1831 (80,000), soit d'une gratification (159,640) qui, aux termes de la circulaire mensuelle du 1er octobre, de l'instruction du 7 décembre 1919 et du décret du 5 mars 1920, doivent recevoir un titre modèle P	219.640
2° Militaires considérés comme examinés par les commissions de réforme à la date du 1er janvier 1920 (renseignements statistiques fournis par le service de santé)	239.300
Total	458.940
A déduire : Les concessions de pensions effectuées au cours du premier trimestre 1920	5.560
Reste	453.380

Deuxième trimestre.

1° Militaires admis à bénéficier des avances pendant le premier trimestre	453.380
2° Militaires examinés par les commissions de réforme au cours du premier trimestre (à raison de 90,000 par mois)	270.000
Total	723.380
A déduire : les concessions de pensions effectuées au cours du deuxième trimestre, soit	5.850
Reste	717.530

Troisième trimestre.

1° Militaires admis au bénéfice des avances pendant le deuxième trimestre.....	717.530
2° Militaires examinés par les commissions de réforme au cours du deuxième trimestre.....	270.000
Total.....	987.530
A déduire : les concessions de pensions qui seront effectuées au cours du troisième trimestre, soit.....	188.000
Reste.....	799.530

Quatrième trimestre.

1° Militaires admis au bénéfice des avances pendant le troisième trimestre.....	799.530
2° Militaires examinés par les commissions de réforme au cours du troisième trimestre.....	270.000
Total.....	1.069.530
A déduire : les concessions de pensions qui seront effectuées au cours du quatrième trimestre, soit..	188.000
Reste.....	881.530

L'application du régime d'avances institué occasionnerait les dépenses suivantes pendant les trimestres sus indiqués :

1er trimestre 453.380 × $\frac{1307}{4}$..	148.141.915
2e trimestre 717.530 × $\frac{1307}{4}$..	234.452.927.5
3e trimestre 799.530 × $\frac{1307}{4}$..	261.246.427.5
4e trimestre 881.530 × $\frac{1307}{4}$..	288.039.927.5
Total.....	931.881.197.5

On avait prévu d'abord au paragraphe 1er de l'article 1er du chapitre un crédit de 1,057 millions ; il n'est plus que de 932 millions, en réduction de 125 millions.

Il convient de remarquer qu'en la circonstance le budget des pensions se substitue à celui des finances (service de la dette inscrite) pour supporter transitoirement une partie des dépenses qui incombent normalement à ce dernier, et dont il sera allégé lors du payement des arrérages des pensions ou allocations qui seront concédées ultérieurement.

CHAPITRE 11/99 (ancien 124 du projet 673). Secours.

Crédit demandé par le Gouvernement.....	15.000.000
Crédit voté par la Chambre des députés.....	10.000.000
Diminution.....	5.000.000

Crédit proposé par la commission des finances, 10 millions.

Ce crédit est transféré du chapitre 31 du C.D.R. de la guerre.

Les crédits alloués en 1919 se sont montés à 25,637,500 fr. dont 17,400,000 fr. pour les secours immédiats aux ayants droit des militaires tués ou disparus pendant les opérations de guerre et 8,237,500 fr. pour les secours d'autre nature. Pour 1920, les prévisions afférentes aux secours de la 2e catégorie sont inscrites au budget extraordinaire (chap. H).

Le crédit de 10 millions paraît suffisant pour les besoins de l'exercice en cours eu égard aux dépenses dès maintenant engagées.

CHAPITRE 12/100 (ancien 125 du projet 673). — Allocations aux victimes civiles de la guerre.

Crédit demandé par le Gouvernement, 2 millions.

Crédit voté par la Chambre des députés, 2 millions.

Crédit proposé par la commission des finances, 2 millions.

(Crédit transféré du chapitre 34 du C. D. R. de la guerre.)

Le service des pensions aux victimes civiles de la guerre avait été confié par la loi du 24 juin 1919 au ministère de la guerre ; une loi du 20 octobre 1919 l'a transféré au ministère de l'intérieur, et une loi toute récente vient de le remettre au ministère des pensions.

Ces changements successifs, ainsi que la non publication du décret en forme de règlement d'administration publique prévu pour l'application de la loi du 24 juin 1919, ont eu sur la marche générale du service un contre-coup très fâcheux. En somme, près de deux ans après l'armistice, presque rien n'est fait. On a rassemblé quelques milliers de demandes dont aucune n'est encore instruite.

Il faut à tout prix sortir de cette lamentable situation. Les malheureux habitants des régions libérées qui, en plus des souffrances supportées par leurs frères de captivité, ont été blessés au cours des hostilités, ou violentés par l'ennemi, ou ont subi l'un quelconque des préjudices prévus par la loi du 24 juin 1919, doivent recevoir sans plus tarder le bénéfice de ses dispositions.

Le service des victimes civiles de la guerre a l'impression (mais ce n'est qu'une impression) que le nombre total des pensions concédées pourra se situer entre 30,000 et 40,000.

CHAPITRE 13/101 (ancien 126 du projet 673). — Frais de fonctionnement dans les départements du service des pensions et allocations aux victimes civiles de la guerre.

Crédit demandé par le Gouvernement.....	265.000
Crédit voté par la Chambre des députés.....	215.000
Diminution.....	50.000

Crédit proposé par la commission des finances, 215,000 fr.

(Crédit transféré du chap. 21 du C. D. R. de l'intérieur).

Il se décompose ainsi :

§ 1er. — Auxiliaires des préfectures.....	165.000
§ 2. — Impressions et publicité.....	50.000
Total.....	215.000

CHAPITRE 14/102 (ancien 127 du projet n° 673. — Fonctionnement des centres spéciaux de réforme et des centres d'appareillage des mutilés.

Crédit demandé par le Gouvernement.....	54.700.000
Crédit voté par la Chambre des députés.....	50.000.000
Diminution.....	4.700.000

Crédit proposé par la commission des finances, 49,900,000 fr.

(Crédit transféré du chapitre 30 du C. D. R. de la guerre.)

Il se décompose comme suit :

Art. 1er. — Centres de réforme.

§ 1er. — Personnel. — Traitements et salaires de 3,460 agents, indemnités.	15.524.000
Indemnités aux médecins civils employés comme experts.....	6.731.000
§ 2. — Matériel. — Frais d'hospitalisation dans les C. S. R.....	7.435.000
Frais généraux de fonctionnement.....	600.000
	30.300.000

Art. 2. — Centres d'appareillage.

§ 1er. — Personnel.....	4.550.000
§ 2. — Matériel.....	15.150.000
	19 700.000
	50.000.000

La diminution votée par la Chambre a porté à la fois sur les indemnités aux médecins civils employés comme experts, pour marquer son désir de voir réduire le tarif qui, dans certains cas, conduit à des résultats trop élevés, et sur les frais d'hospitalisation dans les centres spéciaux de réforme pour rappeler formellement que l'hospitalisation dans ces organismes doit être aussi réduite que possible.

Le fonctionnement des centres spéciaux de réforme et des centres d'appareillage peut donner lieu à bien des abus. Il importe qu'ils soient contrôlés de près.

Le C. S. R. du parc des Princes, formé de ceux de Faidherbe et des Tourelles, fermé antérieurement, comportait en mars dernier un personnel civil de 450 unités, chiffre hors de proportion avec celui d'autres C. S. R., où le nombre des hospitalisés est aussi élevé, L'administration avait déclaré alors qu'on prélevait quotidiennement sur lui les unités nécessaires pour d'autres services du ministère. Il devait être réduit à 350. Or il est à l'heure actuelle de 455, chiffre qui ne répond pas aux prévisions même en tenant compte de la suppression des hommes de troupe, qui a dû être réalisée depuis et qui, sans doute, ne l'est pas. Nous proposons une réduction de 100,000 francs.

Dans le budget des centres d'appareillage figure un crédit matières assez important. Nous avons tenté de nous rendre compte du prix de revient des appareils qui y sont fabriqués, mais l'administration n'est pas en état de répondre à ce désir pourtant si légitime.

Elle déclare, en effet, qu'en présence des résultats contradictoires transmis par les divers centres d'appareillage, en ce qui concerne le prix de revient des appareils prothétiques, il a été nécessaire de procéder à un travail préparatoire sur la meilleure méthode à adopter pour obtenir des prix de revient comparables à ceux de l'industrie privée. Les principaux orthopédistes civils ont été consultés et des instructions précises, dont on achève actuellement la mise au point, vont être incessamment transmises aux services médicaux qui se préoccupent vivement de cette question au double point de vue médical et budgétaire. Dès que les prix de revient établis suivant ces instructions seront connus, ils seront transmis aux commissions compétentes.

CHAPITRE 15/103 (ancien 128 du projet 673). Personnel des services extérieurs.

Crédit demandé par le Gouvernement.....	23.920.744
Crédit voté par la Chambre des députés.....	23.420.744
Diminution.....	500.000

Crédit proposé par la commission des finances, 23,320,000 fr.

Ce crédit provient de crédits transférés des chapitres 13 et 54 du B. O. de la guerre, T. et A. B. du B. E. de la guerre, 28 du C. D. R. de la guerre, et pour 3,125,025 fr. de création d'emplois pour accélérer la liquidation des pensions.

Il se décompose comme suit :

Art. 1er. — Personnel civil des Invalides.....	377.000
Art. 2. — Personnel civil de la commission consultative médicale.	519.750
Art. 3. — Personnel civil des sections régionales des pensions...	3.229.479
Art. 4. — Personnel civil des sections de bureaux de comptabilité des corps de troupes, des sections de sous-intendances départementales.....	14.468.775
Art. 5. — Personnel militaire des Invalides, de la commission consultative médicale, des C. S. R., des centres d'appareillage et des sections régionales des pensions.....	4.825.740
Total.....	23.420.744

Les crédits prévus pour le personnel civil sont supérieurs aux besoins tels qu'ils ont été prévus. Mais désireux de hâter le plus possible la liquidation des pensions, nous demandons à l'administration de constituer ses moyens de travail d'après les crédits mis à sa disposition.

En revanche, nous proposons une réduction de 100,744 fr. sur le personnel militaire, les 500 hommes de troupe des C.S.R. devant être restitués au ministere de la guerre à dater du 1er juillet.

CHAPITRE 16/104 (ancien 129 du projet 673). — Matériel des services extérieurs.

Crédit demandé par le Gouvernement.....	1.630.000
Crédit voté par la Chambre des députés.....	1.600.000
Diminution.....	30.000

Crédit proposé par la commission des finances, 1,600,000 fr.

(Crédit transféré du chapitre 56 du B. O. de la guerre pour 750,000 fr. et, pour le surplus, augmentation due à des dépenses d'installation.) Il se décompose ainsi qu'il suit :

Art. 1er. — Dépenses normales (Invalides.

Commission consultative médicale, sections régionales des pensions)..... 900.000
Art. 2. — Dépenses exceptionnelles. 600.000
Art. 3. — Remboursement au service de santé de l'essence utilisée par les automobiles sanitaires affectées aux expertises médicales..... 100.000
1.600.000

La diminution de 30,000 fr. faite par la Chambre, porte sur le chapitre du mobilier pour marquer son désir de voir les services nouveaux d'après guerre utiliser dans la plus large mesure possible les ressources constituées aux cours des hostilités pour tant de services aujourd'hui disparus.

CHAPITRE 17/105 (ancien 130 du projet 673). — Frais divers résultant de l'application de la loi du 31 mars 1919 sur les pensions de guerre.

Crédit demandé par le Gouvernement..... 129.882.000
Crédit voté par la Chambre des députés..... 107.000.000
Diminution..... 22.882.000

Crédit proposé par la commission des finances, 107 millions.

Crédits transférés des chapitres ci-après : (23, 24 et 25 du C. D. R, de l'intérieur, chapitre 29 du C. D. R. de la guerre.)

Il se décompose comme suit :

Art. 1er. — *a*) Indemnités pendant leur hospitalisation aux militaires en instance de pension convoqués devant les commissions de réforme..... 20.000.000

b) Frais de route et de comparution accordés aux militaires susvisés et aux anciens militaires convoqués dans les centres d'appareillage pour y faire réparer ou remplacer leur appareil..... 23.000.000

c) Fonctionnement des tribunaux départementaux et des cours régionales des pensions..... 1.600.000

d) Frais d'affranchissement..... 400.000

Art. 2. — Application des articles 64 et 55 de la loi des pensions..... 62.000.000
107.000.000

Il est bien difficile d'asseoir des prévisions de dépenses dans les matières diverses dont est fait le présent chapitre, surtout en ce qui concerne l'application de l'article 64 de la loi des pensions aux termes duquel « l'Etat doit à tous les militaires et marins bénéficiaires de la loi, leur vie durant, les soins médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques, nécessités par la blessure ou la maladie contractée ou aggravée en service, qui a motivé leur réforme ».

Quel sera le nombre des parties prenantes ? A combien s'élèvera la dépense par mutilé ? Ce n'est guère qu'au bout d'une expérience d'une année que l'on pourra réunir sur ces divers points de suffisants éléments de statistique.

La Chambre, pour les motifs exposés dans le rapport de l'honorable M. Lugol, a fait subir à l'ensemble du chapitre une réduction de 22,882,000 fr.

CHAPITRE 18/106 (ancien 131 du projet n° 673). — Subvention à l'office national des mutilés et réformés de la guerre.

Crédit demandé par le Gouvernement, 24,320,000 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 24,320,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finan- 24,720,000 fr.

Institué par la loi du 2 janvier 1918, qui lui a donné le caractère d'un établissement public rattaché au ministère du travail (aujourd'hui au ministère des pensions) ; il a reçu son organisation définitive d'une série de décrets : 26 février et 24 septembre 1918, 18 mars et 7 octobre 1919, 4 mars 1920.

a) Organisation. Il comprend trois organes essentiels :

1° Le comité d'administration est chargé, d'une manière générale, de tout ce qui concerne le fonctionnement administratif et financier de l'office, ainsi que celui des comités départementaux et locaux ;

2° La commission de rééducation s'occupe des questions touchant à la rééducation professionnelle ; elle surveille le fonctionnement administratif, technique et financier des centres et écoles de rééducation ;

3° Le conseil de perfectionnement doit s'attacher à l'étude des intérêts généraux, matériels et moraux, des invalides de la guerre. Il s'occupe des rapports avec les institutions de toutes sortes, autres que celle de rééducation, qui se proposent de prêter un concours quelconque aux militaires ou anciens militaires visés à l'article premier de la loi. Il donne notamment son avis sur les subventions à accorder aux œuvres s'occupant des mutilés.

Les résolutions de ces dernières assemblées entraînant des dépenses sont soumises au comité d'administration qui statue sur les voies et moyens financiers.

L'assemblée plénière de l'office qui se réunit chaque année délibère sur les comptes et budgets (budget primitif, compte administratif, compte de gestion, budget additionnel) ; elle statue sur les acceptations ou refus des dons et legs.

C'est au président du comité d'administration que remonte la responsabilité de l'engagement et de l'ordonnancement des dépenses, aidé matériellement par un agent comptable soumis au même contrôle que tous les comptables du Trésor.

Nous ne saurions rendre assez hommage au dévouement et à l'activité avec lesquels notre honorable collègue M. Henry Chéron, s'acquitte de cette lourde charge. Il est comme l'âme de l'office. Inspirés par sa passion généreuse, les membres des comités et les fonctionnaires de l'administration se donnent corps et âme à une tâche où s'allie un si bel idéal aux obligations normales de toute œuvre administrative. Il est d'ailleurs puissamment aidé par M. Féret du Longbois, conseiller maître à la cour des comptes, président de la commission de rééducation, et par M. Verlot, député, président du conseil de perfectionnement.

b) Budget. — Les quelques chiffres ci-après, empruntés au budget primitif de 1920, permettent de se rendre compte de l'activité de l'office :

14 millions pour la rééducation professionnelle des mutilés et réformés de la guerre, telle que l'organisent en principe les lois du 2 janvier 1918 et du 31 mars 1919 (art. 76) ;

1 million pour la création, l'installation et la transformation des écoles de rééducation.

2,150,000 fr. pour alimenter les budgets des comités départementaux et locaux, chargés d'attribuer sur place des secours aux mutilés, de leur consentir des prêts d'honneur jusqu'à un certain chiffre, d'encourager la rééducation professionnelle chez le patron, de donner des secours spéciaux aux anciens militaires tuberculeux réhospitalisés.

1 million pour allocations aux infirmes et invalides faisant l'apprentissage d'un nouveau métier, en application de l'article 76 de la loi sur les pensions.

500,000 fr. pour bourses et secours d'études aux mutilés et réformés.

2 500,000 fr. pour subventions aux collectivités ou œuvres diverses s'occupant des mutilés et réformés. L'article 57 de la loi de finances du 29 juin 1918 dispose en effet que les crédits de toute nature inscrits aux budgets des divers départements ministériels autres que ceux relatifs aux gratifications et aux pensions, concernant les mutilés et réformés de la guerre, seront rattachés au ministère du travail (aujourd'hui au ministère des pensions) pour être mis à la disposition de l'office national qui doit en assurer la gestion sous le contrôle prévu par la loi du 2 janvier 1818 et par les décrets rendus pour son application.

2 millions pour le service des prêts d'honneur de l'office.

500,000 fr. pour avances aux mutilés, réformés et veuves de guerre se constituant en coopératives de production dans les conditions de la loi du 5 avril 1919.

50,000 fr. pour le remboursement à la chambre consultative des associations ouvrières de production des frais de constitution des coopératives de mutilés.

150,000 fr. pour les impressions et publications de toute nature dans l'intérêt des mutilés (tracts de vulgarisation, entretien du fichier national prévu au décret du 26 février 1918, etc.).

Notons au passage que les frais d'administration, de loyer, de chauffage, d'éclairage, etc., n'atteignent pas 2 p. 100 du budget.

c) Rééducation professionnelle. — La rééducation professionnelle est le souci principal de l'office et des comités départementaux. Elle absorbe près des deux tiers des crédits. Son utilité apparaît chaque jour plus pressante aux yeux des intéressés : « Voici, écrit M. Féret du Longbois dans son rapport à l'assemblée plénière du 10 juin 1920, que déjà près de 400 mutilés suivent aujourd'hui les cours de l'école de Nantes ; que les 290 places prévues à Montpellier et les 250 places prévues à Rennes sont insuffisantes pour les besoins de ces régions ; voici que Bordeaux voit son effectif maintenu sans le moindre fléchissement au maximum de 260 élèves ; voici que, parmi nos écoles, une des dernières venues, celle de Tourcoing avec ses 231 places, n'est déjà plus en mesure d'abriter tous les mutilés du Nord. Chacun des centres de Limoges, de Saint-Etienne, de Clermont-Ferrand, de Grignon, de Saint-Maurice, compte plus de 200 élèves internes ; 4 autres centres ont un effectif vartant de 100 à 200. Au total, c'est une population de 6,000 victimes de la guerre qui se répartit dans les 52 écoles qui fonctionnent, sans même parler des 960 mutilés qui se rééduquent dans les ateliers de l'artillerie ».

Des écoles spécialisées sont ouvertes aux mutilés à Cluses (horlogerie), Fayl-Billot (vannerie), Lyon-Gerland (métallurgie), Nemours (industrie diamantaire), Oyonnax (industrie du peigne).

Les métiers enseignés dans ces écoles sont des plus variés. « La cordonnerie, écrit encore M. Féret du Longbois, tente surtout les mutilés des campagnes dont le seul désir est de rentrer au village et de continuer, tout en pratiquant le métier appris à l'école, l'exploitation du petit domaine familial ; la sellerie, la bourrellerie, la vannerie jouissent, pour les mêmes raisons, d'une faveur analogue. Les mutilés originaires des villes se dirigent de leur côté vers les spécialités qui leur ouvriront la porte des usines ou leur permettront de tenir boutique à leur compte ; les sections de dessin industriel, d'horlogerie, d'électricité, de mécanique (tour, fraisage, soudure autogène, ajustage, etc.), de tournage sur bois, de menuiserie, de ferblanterie, sont particulièrement appréciés. Les sections de peinture, de coiffure, de reliure, de soufflage du verre, sont toutes également suivies. Les travaux agricoles enfin : jardinage, horticulture, culture maraîchère, grande culture mécanique agricole, trouvent, eux aussi, un nombre important de candidats ».

Des centres particuliers sont destinés aux militaires réformés pour affections pulmonaires : Passy (Yonne), Boulou-les-Roses (Corrèze), Campagne-les-Bains (Aude), etc.

Les femmes pensionnées de la guerre peuvent être admises dans des écoles spéciales à Montpellier, Rennes et Mende.

Enfin la rééducation peut se poursuivre chez le patron d'après les arrêtés des 26 juillet et 11 août 1919. S'il a passé un contrat d'apprentissage, l'invalide reçoit une prime journalière (arrêtés des 26 juillet 1919 et 22 mai 1920).

Des prêts d'honneur avec intérêt à 1 p. 100, et remboursables en dix ans au maximum, peuvent être consentis aux mutilés rééduqués ou réadaptés, en vue de les aider à reprendre un métier, par les comités départementaux jusque 500 fr., par le conseil de perfectionnement et le comité d'administration jusque 2,000 fr. (Circulaires des 21 février et 8 juin 1920.)

En dehors de la subvention de l'Etat, l'office dispose notamment des libéralités que, par son intermédiaire, les cœurs généreux destinent aux mutilés et réformés de la guerre.

Jusqu'à ce jour, il a été perçu environ 7,600,000 fr. de dons manuels et souscriptions diverses sans affectation spéciale dont une somme de 7,500,000 fr. allouée par le ministre de la guerre sur le produit de la liquidation des coopératives militaires, et d'autre part, 1,471,361 francs de dons manuels et souscriptions diverses avec affectation spéciales, dont une somme de 1,042,300 fr. attribuée par le maréchal Pétain sur la souscription des Lorrains désannexés ; 21 legs sont en instance.

d) Vœux. — En terminant son rapport à la récente assemblée plénière, M. Henry Chéron, président du comité d'administration, indiquait les réformes qu'à son sens il faudrait apporter aux organismes existants pour donner à l'office « encore plus de vie, plus d'action, plus d'efficacité ».

Il conviendrait d'abord que les comités départementaux, présidés par les préfets, com

prissent au moins la moitié de leurs membres désignés par les associations de mutilés du département; l'autre moitié continuant d'être nommée parmi des administrateurs et des techniciens.

De même, la moitié des membres de l'office national, soit 35, seraient nommés par voie d'élection, par les comités départementaux complétés comme il a été dit ci-dessus, l'autre moitié comprenant, comme aujourd'hui, des représentants du Parlement, des ministères intéressés et de certains organismes visés par le décret du 18 mars 1919 (conseil supérieur du travail, conseil supérieur des sociétés de secours mutuels, conseil supérieur de l'enseignement technique, etc., etc.).

Enfin, il conviendrait de tenir trimestriellement une grande assemblée consultative à laquelle seraient conviés, outre les membres de l'office, un délégué de chacun des comités départementaux ou locaux.

Votre rapporteur ne peut que donner sa plus complète adhésion à de telles propositions dont la mise en œuvre doit se traduire par d'importants avantages. « Notre organisation, conclut M. Henry Chéron, sera ainsi mieux connue. Nos institutions seront plus largement utilisées. Nous aurons donné à l'office une constitution plus démocratique. Les représentants directs des mutilés nous apporteront leurs idées, leurs conseils, leurs doléances. L'office sera vraiment devenu ce qu'il doit être : l'organe de liaison entre les administrations publiques et les associations de mutilés, organe d'action féconde en même temps, sous la présidence et la haute direction du ministre. »

Un crédit de 400,000 fr., distrait du chapitre 1er du budget extraordinaire, est rattaché ainsi qu'il sera expliqué ci-après au budget de l'office, comme se référant au même objet.

CHAPITRE 19/107 (ancien 132 du projet 673). — Attribution aux personnels civils permanents de l'Etat des allocations pour charges de famille.

Crédit demandé par le Gouvernement, 49,100 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 49,100 fr.

Crédits proposés par la commission des finances, 49,100 fr.

(Crédits transférés du chapitre 108 du B. O. de la guerre. du chapitre 28 du C. D. R. de la guerre et du chapitre 48 du B. O. de la marine, et pour une somme de 10,370 fr. nécessitée par des créations d'emplois.)

CHAPITRE 20/108 (ancien 133 du projet 673). — Indemnité exceptionnelle de cherté de vie.

Crédit demandé par le Gouvernement, 2,644,000 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 2,644,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 2,644,000 fr.

(Crédits transférés, pour une somme de 676,520 fr., des chapitres A B du B. E. de la guerre, A du B. E. de la marine, 28 du C. D. R. de la guerre, et nécessités pour une somme de 1,967,480 fr., par des créations d'emplois et par le maintien de l'indemnité exceptionnelle au taux de 720 fr.)

CHAPITRE 21/109 (ancien 134 du projet n° 673). — Indemnités spéciales aux personnels civils en résidence dans les régions dévastées.

Crédit demandé par le Gouvernement, 409,580 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 409,580 fr.

Crédit proposé par la commission des finances. 409,580 fr.

(Crédit transféré du chapitre A C du B. E. de la guerre.)

Budget ordinaire.

Les chapitres A (pour partie), F, G, H, I, I *bis*, et le chapitre unique du budget extraordinaire (2e section), se référant à des dépenses permanentes sont incorporés au budget ordinaire.

CHAPITRE 1er. — Entretien des sépultures des militaires et des victimes civiles de la guerre

Crédit alloué en 1919, 5.0,0.0 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement, 6 millions.

Crédit voté par la Chambre des députés, 30 millions.

Crédit proposé par la commission des finances, 20 millions.

(Report du crédit inscrit au chapitre 36 du B. O. de la guerre.)

Les crédits demandés comprenaient :

Art. 1er. — Entretien des sépultures militaires (art. 6 de la loi du 29 décembre 1915), 5 millions.

Art. 2. — Frais de voyage en chemin de fer des familles nécessiteuses pour se rendre sur les tombes de leurs membres morts au champ d'honneur, 1 million.

Ce chapitre a subi au cours de la discussion devant la Chambre une triple modification :

a) Le crédit de 5 millions prévu pour l'entretien des sépultures militaires a été élevé à 15 millions, afin de hâter la mise en état des cimetières militaires créés ou à créer sur l'ancien front des armées, désormais déclarés propriété nationale et gardés et entretenus aux frais de la nation. Il importe, en effet, de les établir dans de telles conditions que les familles qui y viendront pleurer leurs chers morts puissent trouver dans cette visite les hautes consolations qu'elles en attendent et qu'aussi les étrangers qui traversent ces régions en gardent l'impression vivante de la piété dont la France sait entourer ses morts;

b) Le crédit de 1 million inscrit pour venir en aide aux familles peu aisées désireuses d'entreprendre un pélerinage vers ces lieux sacrés, a été élevé à 5 millions pour faciliter ces voyages, la charge incombant pour moitié à l'Etat et pour moitié aux compagnies qui y ont consenti;

c) Un crédit nouveau de 10 millions est prévu pour commencer le 1er décembre prochain, en faveur des familles qui renonceront à la sépulture perpétuelle de leurs morts dans les cimetières nationaux, la restitution et le transfert de leurs corps aux frais de la nation.

Jusqu'ici en effet ce transfert hors de la zone des armées avait été jugé impossible. Le Gouvernement a pensé que les obstacles qui s'y opposaient ont maintenant disparu, il s'est déclaré en état d'entreprendre ce transport dans des conditions de décence où l'opinion publique et le sentiment des familles trouveront tout apaisement.

Dès lors, la Chambre n'a pu que se rendre à l'appel de tant de pères et de mères de famille dont la douleur ne sera apaisée que quand leurs fils dormiront dans la terre natale à côté de leurs ancêtres.

Cette dernière dépense de 10 millions est restée inscrite au chapitre A du budget extraordinaire.

CHAPITRE 2. — Avances remboursables aux personnels militaires en instance de pension pour ancienneté de services.

Crédit alloué en 1919, 2,861,400 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement, 7,521,000 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 7,521,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 7,521,000 fr.

(Report du crédit inscrit au chapitre 58 du B.O. de la guerre.)

Les provisions sur pensions dont il s'agit ont été instituées par un décret en date du 11 janvier 1917, complété par un décret du 11 juin 1918; elles sont consenties à titre remboursable au moyen de retenues exercées par le Trésor sur les premiers arrérages de la pension.

Le crédit de 7,521,000 fr. a été déterminé en prenant comme base le nombre des admissions à la retraite effectuées parmi les militaires intéressés au cours d'une période de six mois, et le chiffre minimum de la pension afférent au grade d'après lequel chaque liquidation a été réglée.

Le montant des pensions concédées dans ces conditions s'élève pour ladite période à 1,175,300 francs, soit une moyenne mensuelle de 195,800 francs.

On peut estimer aux quatre cinquièmes seulement du nombre des militaires en instance de pension, ceux qui ont sollicité des avances. La moyenne mensuelle doit donc être ramenée à $195.800 \times \frac{4}{5} = 156.704$ fr.

En comptant qu'un délai de quatre mois s'écoule jusqu'à la concession de la pension, on arrive finalement au chiffre de $156.704 \times 12 \times 4 = 7.521.792$ fr.

CHAPITRE 3. — Gratifications de réforme.

Crédit alloué en 1919, 102,300,630 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement, 8,166,000 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 8,166,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 8,166,000 fr.

(Report des crédits inscrits aux chap. 59 et 132 du B. O. de la guerre, au chap. 43 du B. O. de la marine.)

Il se décompose comme suit :

Gratifications de réforme à des militaires pour blessures ou infirmités antérieures à la guerre, 6,232,000 fr.

Deux mensualités supplémentaires (art. 2 du décret du 2 novembre 1918), 1,306,000 fr.

Nouvelles concessions de gratifications, 52,000 francs.

Gratifications de réforme des troupes coloniales, 471,000 fr.

Gratifications de réforme des troupes de la marine, 105,000 fr.

Le crédit alloué en 1919 s'applique : 1° aux gratifications concédées à des militaires pour blessures ou infirmités résultant de la guerre; 2° aux gratifications concédées pour des blessures ou infirmités dont l'origine est antérieure à la guerre.

Par application de la loi des pensions, les premières doivent être converties en pensions provisoires payées par le budget des pensions (ministère des finances). Cette opération est terminée. Le département des pensions n'aura donc à payer en 1920, pour les gratifications de la première catégorie, que celles qui n'auraient pas été converties en pensions provisoires au cours du 1er trimestre. Elles représentent une dépense totale d'environ 5,700,000 fr., qui, en raison de son caractère, est inscrite au compte des réparations recouvrables sur les versements à recevoir en exécution du traité de paix.

En ce qui concerne les gratifications de la deuxième catégorie, indépendante de la loi des pensions, elles sont à maintenir au budget extraordinaire.

CHAPITRE 4. — Secours et allocations à d'anciens militaires et à leurs ayants cause.

Crédit alloué en 1919, 8,237,500 fr.

Crédit proposé par le Gouvernement, 8,494,000 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 8,494,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 8,494,000 fr.

(Report de crédits inscrits aux chap. 60 et 132 du B. O. de la guerre.)

Le crédit se décompose comme suit :

Art. 1er. — 1° Allocations aux anciens militaires ayant accompli quatorze ans de service; avant la loi du 23 juillet 1891, 500,000 fr.;

2° Allocations aux anciens militaires ayant fait sept ans de services, 1 million;

3° Secours à d'anciens militaires ou agents de la guerre, à leurs veuves, orphelins ou ascendants, 6,700,000 fr.

Art. 2. — Allocations et secours aux familles des militaires des troupes coloniales, 294,000 francs.

Le chiffre de 6,700,000 fr. s'établit comme suit :

A. — Secours permanents (semestriels et trimestriels) à d'anciens officiers sans pension; aux anciens militaires amputés ou aveugles n'ayant pas droit à pension; aux veuves ou orphelins d'anciens militaires, fonctionnaires ou agents du département de la guerre décédés sans transmettre de droits à pension. (Y compris la majoration de 100.000 fr. prévue par la décision du sous-secrétaire d'Etat de l'administration de la guerre, en date du 16 juin 1919, pour augmentation du taux de ces secours)..... 480.000

B. — Secours éventuels à d'anciens militaires ou agents du département, à leurs veuves ou orphelins, ainsi qu'aux ascendants au premier

degré de militaires décédés en activité de service. Un rapport de répartition par semaine comprenant 1,000 parties prenantes environ au taux moyen de 85 fr. Le taux moyen des secours éventuels a été élevé de 70 à 85 fr., par suite de la majoration des secours accordés à certaines catégories de bénéficiaires : 1,000 × 52 × 85, soit 4.420.000

C. — Secours annuels à des compagnes d'anciens militaires décédés ou disparus au cours des opérations de guerre. A prévoir pour la durée de l'exercice 4,000 environ au taux moyen de 450 fr. ; 4,000 × 450 = 1.860.000

Total 6.700.000

CHAPITRE 5. — Subventions et secours divers aux associations et œuvres militaires diverses intéressant les anciens combattants.

Crédit demandé par le Gouvernement, 500,000 fr.

Crédit voté par la Chambre des députés, 500,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 100,000 fr.

La loi de finances du 29 juin 1918, dans son article 57, fait obligation de rattacher au ministère du travail (aujourd'hui au ministère des pensions), les crédits de toute nature inscrits aux budgets des divers départements ministériels concernant les secours à apporter aux mutilés et réformés de la guerre pour être mis à la disposition de l'office national qui doit en assurer la gestion sous le contrôle prévu par la loi du 2 janvier 1918 et par les décrets rendus pour son application.

Le crédit doit donc être rattaché à l'office national des mutilés et réformés pour la partie concernant les victimes de la guerre, et le reste, soit 100,000 fr., demeure inscrit à ce chapitre.

CHAPITRE 6. — Allocations spéciales aux grands invalides.

Crédit demandé par le Gouvernement, néant.

Crédit voté par la Chambre des députés, 50 millions.

Crédit proposé par la commission des finances, 50 millions.

Il s'agit d'un article nouveau introduit sur un amendement de M. le colonel Fabry, député, en vue de venir spécialement et temporairement en aide aux infirmes dont l'invalidité est supérieure à 85 p. 100, c'est-à-dire à ceux à qui, le travail étant difficile ou impossible, l'augmentation des salaires ou traitements ne permet pas de parfaire à ce qu'a d'insuffisant leur pension.

Cet article n'ayant fait l'objet d'aucun développement dans les projets du budget, nous ne croyons pouvoir mieux faire pour permettre au Sénat d'en bien saisir la portée, que de reproduire les développements dont l'a accompagné l'honorable M. Lugol, rapporteur à la Chambre.

« La situation des militaires atteints d'une invalidité supérieure à 80 p. 100 est réglée dans la loi du 31 mars 1919 par les articles 9, 10, 11, 12 et 13.

« Ce sont :

« 1° Des hommes, reconnus par suite d'infirmités multiples graves mais partielles, comme atteints d'une invalidité de 85, 90 ou 95 p. 100 ;

« 2° Des hommes, en très petit nombre, dont l'invalidité pour une seule infirmité est évaluée à 90 p. 100 ;

« 3° Des hommes atteints d'une invalidité totale de 100 p. 100 qui ont droit à l'allocation spéciale de l'article 10 ;

« 4° Des hommes atteints d'infirmités multiples, dont une seule équivaut à une infirmité totale et qui ont droit au complément de pension prévu par l'article 12. »

La seule énumération de ces diverses catégories d'hommes montre qu'ils sont dans un état physique qui les met dans l'impossibilité de se procurer des ressources par leur travail. Ils n'ont donc à la cherté de la vie actuelle aucune compensation. C'est, dès lors, à l'Etat d'intervenir pour les rétablir dans une situation analogue à celle que le législateur de 1919 a voulu leur assurer.

Acceptant ce point de vue, votre commission des finances a décidé, sur notre proposition, qu'il y avait lieu d'attribuer aux invalides que nous venons d'énumérer une allocation spéciale et temporaire ainsi déterminée :

Pour une invalidité de 85 p. 100, 500 fr. par an.

Pour une invalidité de 90 p. 100, 600 fr. par an.

Pour une invalidité de 95 p. 100, 800 fr. par an.

Pour une invalidité de 100 p. 100, 1,000 fr. par an.

Pour les invalides visés par les articles 10 de la loi du 31 mars 1919 (mutilés que leurs infirmités rendent incapables de se mouvoir, de se conduire ou d'accomplir les actes essentiels à la vie) et 12 de la même loi (mutilés atteints d'infirmités multiples dont l'une entraine l'invalidité totale) : allocation supplémentaire nécessaire pour porter à 6,000 fr. par an l'ensemble de leur dotation.

Afin d'éviter toute difficulté, nous tenons à préciser ici quels sont dans notre pensée les invalides qui sont en droit de profiter de l'article 10 de la loi du 31 mars 1919. Nous savons que ce droit a été contesté aux paralytiques. Cette contestation est le résultat d'une erreur qu'il importe de dissiper.

Au cours de la discussion de la loi du 31 mars 1919, nous avons eu l'occasion de donner sur ce point des indications formelles. Voici comment nous nous exprimions dans la séance du 6 mars 1919 (*Journal officiel*, p. 1030) :

« L'amputé des deux bras ou des deux jambes, le paralysé, l'aveugle, tout homme qui a besoin pour les actes ordinaires de la vie, d'avoir à côté de lui une personne capable de l'aider pourra, s'il a une compagne, vivre avec elle grâce à sa pension augmentée d'un quart. Si, au contraire, il ne trouve pas cette compagne ou si elle vient à décéder, il pourra s'adresser au Gouvernement pour demander son hospitalisation. »

La question ne peut donc faire de doute et ce sont les mêmes invalides que ceux que nous visions dans la séance du 6 mars 1919 qui profiteront aujourd'hui de l'allocation supplémentaire destinée à porter leur dotation totale (pension, complément de pension, allocation temporaire et majoration d'enfants) au chiffre minimum de 6,000 fr.

Enfin une allocation supplémentaire sera accordée aux enfants des mêmes invalides. En voici les bases :

200 fr. pour un invalide de 100 p. 100.
190 fr. pour un invalide de 95 p. 100.
180 fr. pour un invalide de 90 p. 100.
170 fr. pour un invalide de 85 p. 100.

Telles sont les dispositions auxquelles votre commission des finances vous demande de donner votre approbation. Elles prendront effet à partir du 1er juillet 1920. Une somme de 50 millions paraît suffisante pour faire face à la dépense qui en résultera.

Votre commission des finances faisant siennes les considérations exposées ci-dessus et convaincue que le Sénat voudra s'associer unanimement à l'initiative de la Chambre, acceptée par le Gouvernement, vous propose de ratifier le crédit de 50 millions.

CHAPITRE 7. — Installation et aménagements aux Invalides.

Crédit demandé par le Gouvernement, 670,000 francs.

Crédit voté par la Chambre des députés, 670,000 fr.

Crédit proposé par la commission des finances, 670,000 fr.

Budget extraordinaire.

CHAPITRE A. — Transfert des corps des militaires et des victimes civiles de la guerre, 10 millions.

(Voir ce qui est dit au chapitre 1er du budget ordinaire.)

CHAPITRE B. — Service de l'état civil et de l'organisation des sépultures militaires.

Crédit alloué en 1919, 31,002,000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement 80.727.600

Crédit voté par la Chambre des députés 60.727.600

Diminution 20.000.000

Crédit proposé par la commission des finances, 60,727,600 fr.

(Report de crédits inscrits au chapitre 13 du B. O. de la guerre et au chapitre S du B. E. de la guerre.)

Ce crédit se décompose comme suit :

Art. 1er. — Payement de la main-d'œuvre de terrassiers, 47 millions.

Payement des transports automobiles, 10 millions.

Primes individuelles de services pénibles, 10 millions.

Primes de bon rendement, 200,000 fr.

Aménagement des tombes et monuments, 12 millions.

Salaires du personnel auxiliaire civil des bureaux, 800,000 fr.

Art. 2. — Personnel militaire, 727,000 fr.

La Chambre a apporté à ces prévisions une réduction de 20 millions, car elles avaient été présentées sans un souci suffisant des possibilités de réalisation.

On estime à 1 million environ le nombre des tombes de nos morts sur le front français. Sur ce nombre étaient en cimetière à l'armistice (connus ou inconnus) environ, 550,000.

Ont été groupés depuis avril 1919, 240,000.

Restent à grouper, 160,000.

Corps qu'on ne trouvera pas, 50,000.

Le travail de regroupement a vu son rendement s'améliorer peu à peu ; il atteint dans les derniers mois un chiffre de 30,000 unités. On estime qu'il sera terminé en 1920, sauf sur certains points où la densité des sépultures éparses est particulièrement considérable (Chemin-des-Dames, Verdun, etc.).

Sur 240,000 exhumations, il a été procédé à 118,000 identifications.

Depuis la création du service de l'état civil, 470 cimetières ont été créés ou agrandis, dont 387 dans les 2e et 6e régions.

On se plaint d'une manière générale que les services de l'état civil ne prennent pas assez contact avec les autorités locales (choix de l'emplacement des cimetières, exhumations opérées dans des cimetières communaux, etc.). Il faut mettre un terme à de pareilles pratiques.

CHAPITRE C. — Majorations pour enfants sur le pécule des démobilisés.

Crédit demandé par le Gouvernement 60.000.000

Crédit voté par la Chambre des députés 40.000.000

Diminution 20.000.000

Crédit proposé par la commission, des finances, 40 millions.

(Report du crédit inscrit au chap. E du B. E. de la guerre.)

CHAPITRE D. — Indemnités de démobilisation.

Crédit alloué en 1919, 3.233,020,000 fr.

Crédit proposé par le Gouvernement, 750 millions.

Crédit voté par la Chambre des députés, 750 millions.

Crédit proposé par la commission, des finances, 750 millions.

(Report du crédit inscrit au chap. F. du B.E. de la guerre.)

Nous avons demandé à l'administration quelles sommes avaient été payées déjà comme primes de démobilisation et comment s'établissait le chiffre de 750 millions demandé pour 1920. Nous avons reçu la réponse ci-après, dont nous ne pouvons que regretter l'imprécision :

Un certain nombre de trésoriers-payeurs généraux, consultés sur l'importance des payements qu'ils ont effectués au titre des primes de démobilisation, se sont déclarés incapables de faire connaître avec précision les sommes respectivement affectées au payement des indemnités de démobilisation, au pécule, aux compléments de pécule et aux majorations. On ne peut donc établir qu'un chiffre très approximatif correspondant au nombre de primes actuellement payées, multiplié par le taux moyen de 720 fr. Cette évaluation fait ressortir qu'on aurait actuellement payé comme primes de démobilisation : 6,068,154,800 fr. au 1er juin.

Le chiffre de 750 millions a été prévu, parce qu'au 1er décembre 1919, il restait à liquider environ un million de demandes à 700 fr. en moyenne, soit 700.000.000

A ajouter : indigènes de l'Afrique du Nord (décret du 23 sep-

tembre 1919), 160,000 à 250 fr., soit..... 40.000.000
Militaires étrangers (décret en préparation)..... 10.000.000

Total..... 750.000.000

Pour permettre d'établir d'une façon à peu près exacte ce qui reste à payer, des renseignements ont été demandés dans les régions, savoir :

1° Le montant des sommes payées par les trésoriers-payeurs généraux ou pour leur compte et dont le remboursement doit être effectué au titre des chapitres « indemnité de démobilisation et pécule » :

2° Des sommes payées par les corps de troupe au titre des mêmes chapitres;

3° Des prévisions d'après les dossiers en instance dans les bureaux de comptabilité, des sommes restant à payer, et pour lesquelles des ordres ou titres de payement n'étaient pas encore établis à la date du 1er avril 1920;

4° Le montant de ce qui reste à payer au titre des primes supplémentaires de démobilisation pour lesquelles les titres de payement ont été établis et une partie des bons provisoires seulement a été payée par les agents des finances.

Ces renseignements n'ont pu être fournis encore à l'heure présente, et quelques trésoriers payeurs généraux, en particulier, ont fait connaître que leurs comptes n'étaient pas arrêtés et qu'ils ne pouvaient faire la discrimination des sommes payées au titre indemnité de démobilisation et pécule.

Combien de primes de démobilisation reste-t-il à payer? Les chiffres les plus récents (15 juin) indiquent que sur les 11 millions de liquidations, il reste à liquider 2,000 primes fixes dont 1,000 pour les étrangers et 8,000 primes mensuelles dont 2,000 pour des étrangers (cette distinction en ce qui concerne les étrangers est faite parce que le décret qui les concerne est encore en préparation au ministère de la guerre).

Les chiffres de la seconde quinzaine de juin ne sont pas encore connus. On ne peut donc dire exactement ce qu'il reste de primes à liquider dans les bureaux de comptabilité à la date du 1er juillet. Il est cependant permis d'affirmer que ce chiffre doit être infime et que ce reliquat tient à ce que de nouvelles demandes parviennent continuellement aux bureaux de comptabilité. Depuis le 1er février dernier, 445,000 demandes nouvelles sont, en effet, venues s'ajouter aux demandes anciennes, et il parvient encore tous les jours, aux bureaux de comptabilité, des demandes nouvelles qui sont liquidées au fur et à mesure des arrivées. Il en sera ainsi bien certainement pendant quelques mois encore.

A l'exception des demandes nouvelles, les demandes anciennes, sauf quelques cas isolés, peuvent être considérées comme définitivement liquidées. Mais parmi les demandes qui ont été liquidées, il reste au ministère des pensions, et il convient de signaler ce fait, des demandes au nombre de 31,500, qui, bien qu'ayant été liquidées, sont encore en souffrance, parce que les payements n'ont pu encore être effectués.

Il est arrivé que les ordres de payement adressés aux intéressés ont été retournés, le destinataire n'ayant pu être atteint, soit qu'il y ait eu décès, changement d'adresse, ou que l'intéressé ait quitté la France. A plusieurs reprises, des avis ont paru dans la presse demandant aux démobilisés qui n'avaient pas encore touché leur prime de bien vouloir faire connaître leur adresse actuelle au ministère des pensions.

Pour les 31,500 titres de payement qui sont à l'heure actuelle tout prêts, au ministère des peusions, 690 démobilisés seulement se sont donné la peine de faire connaître leur adresse.

Pour les autres, au fur et à mesure que les intéressés feront le nécessaire, les titres de payement leur seront aussitôt transmis. Mais, en raison du nombre de décès et de départs pour l'étranger, qui se traduit tout de même par un chiffre assez important, lorsqu'il s'agit de 6 millions de démobilisés, il est dès à présent certain qu'un grand nombre de titres de payement dont il est question ne seront jamais réclamés.

CHAPITRE E. — Frais d'affranchissement.

Crédit demandé par le Gouvernement..... 420.000
Crédit voté par la Chambre des députés..... 300.000

Diminution..... 120.000

Crédit proposé par la commission des finances, 300,000 fr.

(Report du crédit inscrit au chap. H. du B. E. de la guerre).

Cette réduction se justifie par l'avancement actuel du travail d'envoi des ordres et titres de payement relatifs au pécule, aux majorations pour enfants et aux primes de démobilisation.

CHAPITRES DU COMPTE DES DÉPENSES RECOUVRABLES ADMINISTRÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES (ÉTAT G.)

Nous croyons utile de rapprocher du budget du ministère des pensions les chapitres ci-après, rapportés avec le ministère des finances, mais intéressant au premier chef toutes les victimes de la guerre.

Chap. 1er. — Pensions militaires de la guerre (loi du 31 mars 1919)..... 3.033.337.000
Chap. 2. — Pensions militaires de la marine (loi du 31 mars 1919)..... 32.700.000
Chap. 3. — Pensions militaires des colonies (loi du 31 mars 1919). 125.000
Chap. 4. — Versement aux veuves remariées, de trois années d'arrérages (loi du 31 mars 1919)..... 300.000
Chap. 5. — Pensions aux victimes civiles de la guerre (loi du 25 juin 1919)..... 6.000.000
Chap. 6. — Services des pensions et des dommages de guerre. — Traitements du personnel.... 677.000
Chap. 7. — Services des pensions et des dommages de guerre. — Rémunération du personnel auxiliaire..... 2.830.000
Chap. 8. — Services des pensions et des dommages de guerre. — Indemnités de résidence et travaux supplémentaires..... 492.500
Chap. 9. — Service des pensions et des dommages de guerre. — Matériel, impressions, frais divers..... 1.449.000
Chap. 10. — Services des pensions et des dommages de guerre. — Allocations pour charges de famille..... 18.000
Chap. 11. — Services des pensions et des dommages de guerre. — Indemnité exceptionnelle de cherté de vie..... 123.000

Total..... 3.078.101.500

Etat portant indication par taux et par grade, du nombre des pensions définitives d'invalidité liquidées au 30 mars 1920.

DÉSIGNATION	10 P. 100	20 P. 100	30 P. 100	40 P. 100	50 P. 100	60 P. 100	65 P. 100	80 P. 100	100 P. 100	TOTAL général.
Soldats.....	1.609	2.417	865	345	217	12.136	33.156	33.618	4.193	88.566
Caporaux.....	219	307	117	47	33	1.421	4.164	3.657	478	10.443
Sergents.....	184	245	91	30	20	903	2.856	2.489	338	7.156
Sergents-majors....	15	15	1	1	3	31	87	82	4	239
Aspirants.....	1	2	1	1	2.	20	73	66	2	168
Adjudants.....	14	29	6	3	3	85	384	301	50	874
Adjudants-chefs....	3	4	3	1	»	17	44	30	3	105
Sous-lieutenants....	5	5	8	2	2	81	293	273	35	704
Lieutenants.....	4	32	18	17	63	175	327	204	36	874
Capitaines.....	3	6	8	8	3	45	138	88	23	322
Commandants.....	2	2	2	»	1	3	21	21	2	54
Totaux.....	2.059	3.064	1.120	455	346	14.915	41.553	40.829	5.164	109.535

Etat portant indication, par taux et par grade, du nombre des pensions temporaires d'invalidité liquidées au 30 avril 1920.

DÉSIGNATION	10 P. 100	20 P. 100	30 P. 100	40 P. 100	50 P. 100	60 P. 100	80 P. 100	100 P. 100	TOTAL général.
Soldats.....	46.367	76.156	64.590	41.294	26.818	20.336	5.216	4.672	285.449
Caporaux.....	5.473	8.373	6.998	4.527	3.078	2.064	677	427	31.617
Sergents.....	3.784	6.121	5.033	3.176	2.130	1.363	542	354	22.703
Sergents-majors....	155	217	174	115	96	68	24	19	868
Aspirants.....	61	146	118	92	65	40	18	10	550
Adjudants.....	440	708	610	405	261	222	74	49	2.749
Adjudants-chefs....	37	66	58	60	34	28	8	8	299
Sous-lieutenants....	99	137	114	69	59	38	22	19	557
Lieutenants.....	207	387	308	214	112	95	80	52	1.455
Capitaines.....	62	79	85	61	22	14	25	25	373
Totaux.....	56.665	92.390	78.088	50.013	38.675	24.468	6.686	5.645	346.620

RÉCAPITULATION

DÉSIGNATION	10 P. 100	20 P. 100	30 P. 100	40 P. 100	50 P. 100	60 P. 100	65 P. 100	80 P. 100	100 P. 100	TOTAL général.
Pensions définitives d'invalidité liquidées au 30 mars 1920.....	2.059	3.064	1.120	455	346	14.915	41.553	40.829	5.164	109.505
Pensions temporaires d'invalidité liquidées au 30 avril 1920.....	56.665	92.390	78.088	50.013	32.675	24.468	»	6.686	5.635	346.620
Total.....	58.724	95.454	79.208	50.468	33.021	39.383	41.553	47.515	10.779	456.125

État G. — *Budget spécial des dépenses recouvrables sur les versements à recevoir en exécution des traités de paix.*

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS PROPOSÉS par la commission.
		fr.
	Ministère des finances.	
	Services relevant du ministère des pensions, des primes et des allocations de guerre.	
89	Traitement du ministre et du personnel de l'administration centrale.....	17.660.456
90	Indemnités au cabinet du ministre. — Indemnités, allocations diverses, secours, frais de déplacement du personnel de l'administration centrale.....	730.770
91	Traitements du personnel du service intérieur.....	55.000
92	Indemnités, allocations diverses et secours au personnel du service intérieur.....	20.000
93	Matériel et dépenses de l'administration centrale.....	1.900.000
94	Impressions, souscriptions aux publications, abonnements, autographies de l'administration centrale.....	780.000
95	Frais de correspondance télégraphique.....	45.000
96	Missions d'inspection et de contrôle. — Frais de déplacement et de séjour des personnels extérieurs.	650.000
97	Complément de pécule et majorations pour enfant sur le pécule des militaires décédés ou disparus.	50.000.000
98	Avances sur pensions et gratifications de réforme.....	1.641.329.000
99	Secours.....	10.000.000
100	Allocations aux victimes civiles de la guerre.....	2.000.000
101	Frais de fonctionnement dans les départements du service des pensions et allocations aux victimes civiles de la guerre.....	215.000
102	Fonctionnement des services spéciaux de réforme et des centres d'appareillage des mutilés.....	49.900.000
103	Personnel des services extérieurs.....	23.320.000
104	Matériel des services extérieurs.....	1.600.000
105	Frais divers d'application de la loi du 31 mars 1919 sur les pensions de guerre.....	107.000.000
106	Subvention à l'office national des mutilés et réformés de la guerre.....	24.720.000
107	Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille.....	49.100
108	Indemnité exceptionnelle de cherté de vie.....	2.644.000
109	Indemnités spéciales aux personnels civils en résidence dans les régions dévastées.....	409.580
	Total.....	1.935.027.906

Budget ordinaire de l'exercice 1920.

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS PROPOSÉS par la commission.
		fr.
	Ministère des pensions, des primes et des allocations militaires.	
1	Entretien des sépultures des militaires et des victimes civiles de la guerre.....	20.000.000
2	Avances remboursables aux personnels militaires en instance de pension pour ancienneté de service.....	7.521.000
3	Gratifications de réforme.....	8.166.000
4	Secours et allocations à d'anciens militaires et à leurs ayants cause.....	8.494.000
5	Subventions et secours divers aux associations et œuvres militaires diverses intéressant les anciens combattants.....	100.000
6	Allocations spéciales supplémentaires aux grands invalides.....	50.000.000
7	Installations et aménagements aux invalides.....	670.000
8	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
9	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916).....	Mémoire.
10	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	Total.....	94.951.000

État D. — *Budget extraordinaire de l'exercice 1920.*

CHAPITRES	MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS PROPOSÉS par la commission.
		fr.
	Ministère des pensions, des primes et des allocations de guerre.	
	3e partie. — Services généraux des ministères.	
A	Transfert des corps des militaires et des victimes civiles	10.000.000
B	Service de l'état civil et de l'organisation des sépultures militaires	60.727.660
C	Majorations pour enfants sur le pécule des démobilisés	46.000.000
D	Indemnités de démobilisation	750.000.000
E	Frais d'affranchissement	300 000
F	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance	Mémoire.
G	Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 30 novembre 1915 et 30 décembre 1916	Mémoire.
H	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
	Total pour le ministère des pensions, des primes et des allocations de guerre	861.027.660

ANNEXE N° 339 XV

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (Régions libérées), par M. Raphaël-Georges Lévy, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, l'étude et la discussion du budget des régions libérées constituent une tâche particulièrement délicate. Le Parlement est sollicité dans deux sens opposés : il désire d'une part activer le plus possible la renaissance des départements martyrs et mettre à la disposition de nos vaillantes populations du Nord et de l'Est des ressources abondantes, conformément à la loi et au sentiment unanime du pays ; d'autre part ni la Chambre, ni le Sénat ne sauraient faire abstraction du côté budgétaire du problème.

Il est certain que la totalité des dépenses dont il s'agit devraient incomber, en dernier ressort, à l'Allemagne. Mais si aucun doute ne saurait subsister sur ce point, il en est autrement de la question de savoir à quelle date et sous quelle forme notre débiteur s'acquittera vis-à-vis de nous. Notre trésorerie est donc mise à contribution dans des proportions qu'il est permis de qualifier de formidables.

Nous avons beau inscrire ces dépenses sous la rubrique « recouvrables sur les versements à recevoir en exécution des traités de paix ». Il n'en faut pas moins trouver les ressources immédiates qui nous permettent de verser aux sinistrés les indemnités que leur attribue la loi fondamentale du 17 avril 1919 dont l'article 1er est ainsi conçu : « La République proclame l'égalité et la solidarité de tous les Français devant les charges de la guerre. »

La seule considération de ce fait si grave qui nous oblige à être les banquiers de l'Allemagne, c'est-à-dire de faire l'avance à nos nationaux des sommes dues par l'envahisseur, nous oblige à examiner le budget des régions libérées avec la même sévérité que celui des autres ministères, c'est-à-dire avec le désir de ménager les deniers de l'Etat, tout en accomplissant intégralement notre devoir vis-à-vis de nos compatriotes le plus durement éprouvés par la guerre. Mais il faut aller plus loin dans l'analyse de la situation. Des négociations qu'il ne nous est pas permis d'ignorer, et sur le principe même desquelles nous tenons à faire toutes nos réserves, ont été amorcées. Le résultat pourrait en être de substituer, à l'engagement formel pris par l'Allemagne le 29 juin 1919 de réparer intégralement les dommages spécifiés par le traité de Versailles, un forfait. Or il est à craindre que le part attribuée à la France dans cette somme globale ne soit inférieure au total des réparations dues par elle à ses nationaux. La différence resterait donc à sa charge.

Est-il nécessaire dès lois d'insister sur l'impérieux devoir qui incombe au Parlement de surveiller le budget des régions libérées avec le même soin que les autres, et de ne pas céder à des tentations de largesse qui n'eussent été que trop naturelles, nous dirons même légitimes, si l'auteur de nos maux eût été contraint au versement immédiat de tout ce qu'il doit, mais qu'il faut écarter du moment où c'est sur nous peut-être qu'une partie du fardeau retombera.

Le budget des régions libérées n'en présente pas moins ce caractère particulier d'être celui de dépenses qui, en principe, ne doivent pas rester à la charge de la France. Le traité de Versailles a déclaré qu'elles incombent à l'Allemagne. Aussi la loi de finances institue-t-elle pour ces dépenses une comptabilité spéciale qui enregistrera, au cours des années à venir, la totalité de ce qui devra être inscrit au débit des auteurs des dommages à réparer.

Mais la passation de ces écritures n'empêche pas qu'aujourd'hui il faut arriver aux moyens de faire, sans retard, face aux débours nécessités par la reconstitution des régions dévastées. Puisque malheureusement les mesures qui auraient dû obliger les auteurs des dommages à commencer immédiatement le versement des sommes dues par eux n'ont pas été prises en temps utile et que d'autre part la loi du 17 avril 1919 crée un droit formel en faveur des sinistrés, il faut que le Trésor français, si paradoxal que cela puisse paraître, fasse l'avance partielle de ce qui est dû par l'Allemagne. Les moyens de trésorerie par lesquels il subviendra à cette lourde tâche, ne sont pas en discussion devant le Parlement à l'heure actuelle. Aussi nous bornons-nous à rappeler la situation étrange dans laquelle, du chef des lenteurs apportées à l'exécution des traités, nous nous trouvons aujourd'hui.

Une autre considération générale domine le sujet. La lutte entre l'étatisme et l'initiative privée se manifeste ici d'une façon plus pressante encore que sur d'autres domaines. Dans un sentiment qui se comprend, le Gouvernement, sous la pression d'une partie de l'opinion publique, a voulu non seulement venir en aide aux malheureuses populations victimes de l'invasion, mais substituer, au début tout au moins, son action à la leur. Il en est résulté un développement extraordinaire des services publics, la constitution d'une innombrable armée de fonctionnaires, l'acquisition par le Trésor de stocks énormes. Tout ceci a absorbé une partie des fonds disponibles et engendré un état d'esprit qui se rencontre dans les départements libérés et qui se traduit par les objurgations suivantes : « Faites maintenant cesser l'intervention des fonctionnaires ; donnez aux sinistrés l'argent qui leur est dû ; laissez-leur le soin de procéder individuellement ou au moyen de sociétés coopératives, à la reconstruction de leurs demeures, à la reconstitution de leurs domaines agricoles ; débarrassez-les des architectes et autres organes paralyseurs ; concentrez l'effort gouvernemental vers les objets auxquels il doit s'appliquer, notamment à l'amélioration des transports ; que, par lui-même ou par les compagnies concessionnaires, il restaure les routes, les canaux, les voies ferrées, les travaux d'art, de façon que la circulation des hommes et des choses soit de plus en plus rapide et facile. » Voilà ce que réclament beaucoup de Français qui ont traversé la terrible épreuve de l'envahissement, de l'occupation, de la destruction. Plusieurs des orateurs qui ont pris la parole à la Chambre à propos du budget qui nous occupe se sont fait l'écho de ces revendications et ont résumé leurs demandes en trois mots : de l'argent, des transports, et la liberté pour les sinistrés d'agir à leur gré.

Il convient d'ailleurs d'observer que l'argent, à lui seul, ne suffirait pas pour remédier aux difficultés de la situation. Il est nécessaire que les matériaux et la main-d'œuvre soient disponibles en quantités suffisantes. Il ne faut pas qu'une compétition irréfléchie et précipitée entre tous ceux qui ont le désir légitime d'aboutir et de restaurer au plus vite les ruines contribue encore au renchérissement déjà excessif de toutes choses. Nous indiquerons plus loin certaines solutions qui seraient peut-être de nature, tout en hâtant les règlements, à introduire un certain ordre dans l'exécution des travaux.

Les crédits votés par la Chambre s'élèvent à 15,331,109,250 fr., dépassant de 2,158,083,000 fr. le projet du Gouvernement. Cette augmentation résulte de la différence entre un ensemble de majorations s'élevant à 2,726,100,000 fr. et des diminutions atteignant le chiffre de 568,077,000 fr. Nous en exposerons le détail en passant successivement en revue les 51 chapitres dont l'ensemble constitue le budget du ministère des régions libérées. Nous ne nous attarderons pas à critiquer la distribution des dépenses en chapitres, dont un certain nombre nous paraissent insuffisamment spécialisés. A plusieurs reprises, après une rubrique « dépenses du personnel », nous trouvons celle-ci : « dépenses autres que celles du personnel », où figurent les objets les plus divers, qu'il eût certainement mieux valu répartir en des compartiments distincts. Mais nous n'ignorons pas la lourde tâche qui incombait à un ministère dont la création est toute récente et nous n'insisterons pas davantage sur ce point.

Si, avant d'entrer dans le détail de notre examen, nous cherchons à dégager la physionomie générale du projet qui nous est soumis, nous constatons que les payements d'indemnités, en capital et intérêts, les secours d'extrême urgence absorbent 12 milliards et demi, soit plus des quatre cinquièmes du total. Rien n'est plus naturel. On peut même regretter que la proportion, qui est exactement de 81,60 p. 100, ne soit pas encore plus élevée.

L'esprit général des modifications que la commission des finances du Sénat propose d'apporter au projet tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre est le suivant : maintenir les relèvements de crédits considérables, s'élevant à plus de 2 milliards et demi, qui sont destinés à augmenter les payements à faire aux sinistrés, et réduire les dépenses adminis-

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-573-828 et annexe, 1227, et in-8°, n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

tratives de toute nature dont l'exagération paraît évidente. L'ensemble des réductions votées par la commission des finances est de 237,559,000 fr.

EXAMEN DES CHAPITRES

Nous passerons en revue les divers chapitres. La numération en a été plusieurs fois changée. Nous adopterons la plus récente, celle qui commence à 38 et figure au rapport présenté à la Chambre par M. Georges Lugol.

Le chapitre 38 : « Traitement du ministre et du sous-secrétaire d'Etat, traitements et salaires du personnel de l'administration centrale à Paris », s'élevait, d'après le projet du Gouvernement, à 10,418,000 fr. La Chambre l'a réduit de 2 millions et ramené à 8,418,000 fr. Nous proposons de le réduire à 8 millions.

L'administration centrale a été organisée par un décret rendu en conseil d'Etat à la date du 19 février 1920. Elle emploie un personnel fixe et un grand nombre d'auxiliaires payés à la journée. Elle comprend un service du contrôle administratif et un service du contrôle financier. Le premier est chargé d'examiner les décisions des commissions cantonales en matière d'indemnités. Le contrôle financier a pour mission spéciale de tenir les comptes individuels des sinistrés, d'y inscrire notamment les avances qui leur sont consenties, et de délivrer aux ayants droit les titres de leur créance. Ces titres doivent ensuite être soumis au ministère des finances, dont l'intervention en la circonstance est prescrite par les termes de la loi, mais pourrait être simplifiée. Il se borne en effet à viser les titres qui sont établis au ministère des régions libérées, où le nombre des expéditions s'élève en ce moment à environ 1,200 par jour.

La simplification que nous suggérons amènerait une économie de personnel. Il semble que le contrôle nécessaire du ministère des finances pourrait s'exercer par l'installation d'un fonctionnaire délégué à cet effet au ministère des régions libérées.

Il existe dans les préfectures, au nom de chaque sinistré, un compte provisoire destiné à la constatation des avances en espèces ou en nature, à valoir sur l'indemnité. Le nombre de ces comptes s'élevait, en juin 1920, à 1,200,000 environ.

On avait prévu 500 commissions cantonales et 5 sinistres réglés par jour ouvrable, soit 750,000 décisions dans l'année. Au 1er juin 1920 il en avait été rendu 175,980, c'est-à-dire beaucoup moins que le chiffre en vue duquel les cadres avaient été organisés. Cet écart justifie la réduction du crédit de 418,000 fr. que nous demandons.

Le chapitre 39 : « Traitements et salaires du personnel du service intérieur », fixé à 500,000 francs par le projet du Gouvernement et le vote de la Chambre, nous paraît pouvoir subir une réduction du dixième et être ramené à 450,000 francs.

De même, le chapitre 40 : « Indemnités du personnel de l'administration centrale », pour lequel le Gouvernement demandait 363,000 fr. et que la Chambre a réduit à 353,000 fr. nous semble devoir être ramené à 300,000 fr.

Nous faisons subir au chapitre 41 : « Indemnités du personnel de service intérieur », une légère réduction qui, de 78,000 fr. le ramène à 70,000 fr.

Ces deux réductions sont une conséquence de celles que nous avons fait subir aux chapitres 38 et 39.

Le chapitre 42 est intitulé : « Allocations et indemnités au personnel détaché et aux chargés de mission auprès des divers services centraux non dotés de chapitres spéciaux ». Les 1 250,000 fr. demandés par le Gouvernement et votés par la Chambre nous paraissent pouvoir être ramenés à 1 million.

La majeure partie de ce personnel est composé d'auxiliaires, à l'exception de quelques ingénieurs des ponts et chaussées et du génie rural.

Les services comprennent un secrétariat général ; un service d'architecture ; un service du génie rural et des coopératives de reconstruction, un service des travaux législatifs et du contentieux ; une direction des dommages de guerre : un comité consultatif d'assainissement et d'hygiène ; un service d'exécution du traité de paix ; un service de récupération des objets d'art, objets mobiliers et valeurs mobilières ; une direction générale des services techniques ; un service des cessions ; un service des travaux agricoles ; un service central du contrôle ; un service médical ; un service central de la sûreté des camps. Il y a là une surabondance d'organes dont la nécessité n'est pas également démontrée.

Le chapitre 43 : « Frais d'administration dans les départements pour les services non dotés de chapitres spéciaux » s'élève à 20,150,000 fr. Parmi les services énumérés à ce chapitre, nous voyons figurer ceux d'architecture qui, pour les dix départements, réclament 8,690,000 francs. En présence de la lenteur des reconstructions, il est permis de se demander si un personnel et une dépense de cette importance sont justifiés. L'une des fonctions de ces services d'architecture est de surveiller les remplois. Or, il en a été peu fait jusqu'à ce jour. Nous demandons une réduction de 2,150,000 fr. sur le chiffre de la Chambre, ce qui ramènerait le chapitre à 18 millions.

Nous proposons de réduire le chapitre 44 : « Frais de déplacement et de mission des fonctionnaires et agents des services non dotés de chapitres spéciaux », de 2 millions à 1,500,000 francs.

Au chapitre 45 : « Dépenses de matériel afférentes aux services centraux », nous réduisons les 2,865,000 fr. demandés à 2,600,000 fr. Le rapporteur de la Chambre constate « que les services qu'il s'agit de doter n'ont pas encore pris l'extension prévue. »

Le chapitre 46 s'élève à 2 millions pour travaux d'aménagement et d'extension de l'immeuble du boulevard Pereire. Il avait été voté en 1919, à valoir une dépense totale autorisée de 6,850,000 fr., un crédit de 4,500,000 fr. Il restait donc à dépenser, d'après le devis primitif, 2,350,000 fr., sur lesquels on estime que 2 millions seront nécessaires en 1920. Nous acceptons ce crédit, qui n'est que la conséquence de votes antérieurs émis par le Parlement.

Le chapitre 47 : « Dépenses de matériel des services départementaux », s'élevait à 5,100,000 francs dans le projet du Gouvernement. La Chambre lui a fait subir une légère réduction de 100,000 fr. et le ramène à 5 millions. Nous sommes d'accord sur ce chiffre.

Le chapitre 48 : « Secours d'extrême urgence et allocations aux habitants des régions libérées », a été ramené à 320 millions, alors que le Gouvernement demandait 350 millions.

La généralité des habitants étant rentrée dans un certain nombre de communes, les conditions prévues relativement à l'autorisation générale de retour ont été considérées comme réalisées. Les habitants réintégrés dans ces communes, qui bénéficiaient de la prolongation des allocations de réfugiés, sont passés, le 1er avril 1920, au régime des secours temporaires. Ceux-ci sont renouvables tous les trois mois. Nous acceptons les 320 millions, en exprimant l'espoir que la reprise de la vie normale permette de fermer prochainement ce chapitre.

Le chapitre 49 : « Dépenses résultant des améliorations apportées à l'hygiène publique des agglomérations atteintes par les faits de guerre », s'élève à 10 millions de francs. Cette dépense est une conséquence de la loi du 17 avril 1919, qui dispose, dans son article 5, que : « Les immeubles bâtis doivent être reconstruits conformément aux dispositions prescrites par les lois et règlements sur l'hygiène publique », et qui, par son article 62, met ces dépenses à la charge de l'Etat.

Le crédit primitivement demandé était de 25 millions de francs. Sur les 10 millions auxquels il a été ramené, il a déjà été délégué aux préfets des départements sinistrés, une somme de 4,725,000 fr. D'autre part, par un marché approuvé le 25 novembre 1919, il doit être créé, dans la Somme, deux canalisations d'eau potable, destinées à alimenter 40 communes du Santerre. Ce travail est indispensable pour permettre l'exploitation de cette région fertile, dont les puits contaminés atteignent une profondeur de 60 mètres. Une autre installation de même nature est prévue en Meurthe-et-Moselle.

Nous acceptons le crédit de 10 millions de francs.

Le chapitre 50 représente à lui seul les quatre cinquièmes du budget total des régions libérées. Il était de 9,500 millions dans le projet gouvernemental. La commission des finances de la Chambre l'avait relevé à 9 milliards 700,827,000 fr. La Chambre l'a fixé à 12 milliards. Il comprend les réparations de dommages résultants de faits de guerre, c'est-à-dire le payement d'indemnités de dommages de guerre ou d'acomptes et d'avances imputables sur ces indemnités.

En majorant ainsi les propositions du Gouvernement, le Parlement entend affirmer sa volonté de hâter le règlement des dommages. Pour que la somme de 12 milliards puisse être répartie en 1920, il faudra accélérer l'établissement des évaluations. La nécessité, surtout lorsqu'il s'agit d'installations industrielles, de procéder à des expertises minutieuses, retarde l'examen des dossiers les plus importants. D'autre part, des inégalités injustifiées naîtront entre sinistrés par le seul fait des dates auxquelles il sera procédé aux évaluations.

La loi du 17 avril 1919 stipule dans son article 4 que : « L'indemnité en matière immobilière comprend le montant de la perte subie, évalué à la veille de la mobilisation, et celui des frais supplémentaires nécessités par la reconstitution des immeubles endommagés ou détruits. »

L'article 5 porte que : « Les frais supplémentaires sont égaux à la différence entre le coût de construction, d'installation ou de réparation à la veille de la mobilisation et celui de la reconstitution d'immeubles identiques au jour de l'évaluation. »

Par conséquent le coefficient de majoration dépend de la date à laquelle l'évaluation sera faite et peut varier considérablement de ce chef. Deux propriétaires de maisons ou de fabriques dont la valeur était identique en juillet 1914 auront droit l'un à trois fois, l'autre à six fois le prix originaire, selon l'époque à laquelle auront été évalués les frais de reconstitution.

Dans ces conditions, et en présence des lenteurs inévitables de l'examen des dossiers et de l'incertitude où restent les sinistrés, il est permis de se demander s'il n'y aurait pas lieu de chercher à établir un forfait pour le coefficient de majoration, de façon à ce que, dès maintenant, les intéressés connussent d'une façon définitive les sommes auxquelles ils ont droit. Cette façon de procéder aurait l'avantage de hâter, dans bien des cas, le règlement des sinistres.

Les industriels, par exemple, ont un intérêt majeur à hâter la remise en marche de leurs usines. En admettant que le coefficient forfaitaire ne leur donne pas la totalité du coût effectif de cette reconstitution, ils ne s'en décideront pas moins à l'entreprendre sans retard. La perte éventuelle qu'ils subiront de ce chef pourra être compensée par la reprise à brève échéance de leurs affaires. Un particulier, au contraire, en présence du même coefficient, ne hâtera pas ses travaux et conservera l'espoir qu'en les retardant quelque peu il se trouvera en présence de dépenses inférieures au chiffre actuellement prévu. Car, si la loi a établi l'obligation de remploi pour ceux qui veulent recevoir autre chose que la valeur de 1914, elle n'a rien prescrit en ce qui concerne le délai dans lequel le remploi doit être effectué.

Si on ne voulait pas adopter le principe d'un coefficient imposé aux sinistrés, on pourrait envisager l'idée qui consisterait à faire proposer des coefficients par les sinistrés eux-mêmes. On leur donnerait un droit de priorité dans l'ordre inverse des coefficients admis par eux, c'est-à-dire que ceux qui accepteraient le coefficient le plus faible seraient servis les premiers.

Quoi qu'il en soit, le chapitre 50 doit supporter, outre les avances et acomptes payés en espèces aux sinistrés, les remboursements de délégations consenties aux services dotés de comptes spéciaux, office de la reconstitution agricole, office de la reconstitution industrielle, service de la motoculture, à l'occasion des cessions en nature. Ces offices affectent à l'achat des matières et objets qu'ils cèdent aux sinistrés leurs fonds de roulement qui sont de 400 millions pour l'office de reconstitution agricole, de 900 millions pour l'office de reconstitution industrielle, ainsi que les crédits à eux délégués par la voie des remboursements de délégations.

Alors que le Gouvernement n'avait fait ses calculs que sur un total de 9 milliards et demi demandé par lui, il établissait le devis suivant pour l'année 1920 :

	Millions.
Avances en espèces.....	3.902
Délégations.....	1.954
Acomptes sur indemnités évaluées...	3.644
	9.500

Il est permis de se demander si les travaux des commissions pourront être poussés assez activement pour permettre l'emploi de la totalité du crédit de 12 milliards.

Le chapitre 51 s'applique directement, comme le précédent, aux réparations de dommages résultant de la guerre. Il comporte les payements d'intérêt sur indemnités. Le Gouvernement demandait 600 millions de francs; la commission des finances de la Chambre a réduit ce chiffre de moitié, et la Chambre l'a fixé à un tiers seulement du projet primitif soit 200 millions.

Cette dotation semble suffisante; elle correspond à la réalité de la situation. Il ne servirait à rien de grossir les prévisions de ce chapitre, si les règlements à intervenir d'ici à la fin de l'année 1920 ne justifient pas un service d'intérêts pour une somme dépassant celle que la Chambre a votée. On n'est d'ailleurs qu'un allègement momentané et un report de la charge aux exercices futurs, puisque les intérêts courent sur toutes les indemnités depuis le 11 novembre 1918. Nous demandons le maintien du chiffre de 200 millions de francs au budget de 1920.

Le chapitre 52 : « Avances pour la réparation des dommages résultant d'explosions ou d'accidents analogues (loi du 2 avril 1918) » comportait une proposition gouvernementale de 20 millions que la Chambre a réduite d'un cinquième. Le nombre de demandes de cette catégorie, qui était considérable l'an dernier, est en forte décroissance. Il n'en avait été ordonnancé fin juin que pour 5,500,000 fr. ce qui correspondrait à 11 millions pour l'année. Ceci justifie une réduction de 5 millions sur le chiffre voté par la Chambre. Nous demandons au Sénat de voter un crédit de 11 millions.

Le chapitre 53 : « Frais postaux afférents aux payements des acomptes, avances et intérêts sur indemnités de dommages de guerre », n'est qu'un compte d'ordre et n'appelle pas d'observation : il s'élève à 2,800,000 fr. : nous nous y rallions.

Le chapitre 54 est celui des « Frais d'évaluation administrative des dommages de guerre ». Le Gouvernement demandait 25 millions ; la Chambre a voté 20 millions. Cette dépense est destinée à hâter la procédure de fixation des indemnités en déterminant, dans beaucoup de cas, les intéressés à accepter une transaction. Cette demande de crédit correspond à un service dont la création n'est pas encore votée. Il nous paraît donc qu'il y a lieu de supprimer le chapitre 54.

A cette occasion, nous poserons la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'examiner une modification radicale du système d'évaluation en ce qui concerne les maisons d'habitation. Ne pourrait-on adopter des barèmes fondés sur la surface de l'immeuble bâti et le cube de la construction. C'est un procédé qui avait été adopté pour régler les dommages en Prusse orientale, à la suite de l'invasion russe, et qui a donné de bons résultats.

Le chapitre 55 est celui des « Frais d'administration des commissions cantonales et des tribunaux des dommages de guerre (personnel, indemnités, frais de déplacement et de séjour) ». Le Gouvernement demandait 36 millions, qui ont été maintenus par la Chambre.

En réponse à une demande de réduction, le Gouvernement a répondu que, si les commissions cantonales fonctionnaient en plein, il faudrait 54 millions et non plus 36 millions. L'administration, dit-il, poursuit ses efforts en vue de stimuler et de hâter les opérations d'évaluation. Le rendement des commissions va d'ailleurs en s'améliorant. Les déplacements aux fins de constatation sur les lieux deviennent plus fréquents ; la pratique des audiences foraines a été adoptée par la plupart des commissions.

D'autre part, l'abréviation du délai pour le dépôt des demandes d'indemnités, proposée par le Gouvernement au Parlement, provoquera l'afflux des demandes. Il y aura lieu alors de renforcer le personnel des greffes et d'exiger des commissions la tenue de séances plus fréquentes, ce qui se traduira par un accroissement de dépenses, largement compensé par l'abréviation de la durée des opérations. Nous acceptons en conséquence les 36 millions.

Le chapitre 56 comporte les frais d'administration des commissions cantonales et des tribunaux de dommages de guerre, en ce qui concerne le matériel. Le Gouvernement demandait 5,550,000 fr. La Chambre a voté un demi-million de plus, soit 6,050,000 fr. Nous demandons le maintien du chiffre du Gouvernement, soit 5,550,000 fr.

Le chapitre 57 est celui des « Expertises pour la constatation et l'évaluation des dommages de guerre ». Le Gouvernement demandait 8,250,000 fr. : la commission des finances de la Chambre avait accordé 8 millions, tandis que la Chambre, toujours pour marquer son désir de hâter les règlements, a voté 10 millions. Comme nous l'avons dit à l'occasion du chapitre 50, il ne suffit pas de voter les crédits pour en assurer l'emploi judicieux. On abuse des expertises. Si en matière industrielle elles sont nécessaires, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de maisons d'habitation, dont la valeur peut notamment s'établir par une discussion contradictoire entre les parties. Le nombre d'expertises ordonnées du 1er janvier au 1er juin 1920 était de 5,792. Néanmoins, dans l'espoir de voir accélérer les règlements, nous acceptons le chiffre voté par la Chambre.

Le chapitre 58 comporte les dépenses d'études et de vulgarisation des meilleurs plans et procédés de reconstruction des localités et immeubles détruits. Il s'élève à 120,000 fr. que nous proposons de maintenir.

Le chapitre 59 comporte les dépenses d'établissement et d'application des plans généraux d'alignement et de nivellement dans les départements et dans les communes atteints par les événements de guerre. Le Gouvernement demandait 10 millions que la Chambre a accordés. La totalité du crédit paraît devoir être absorbée par la confection des plans, sans qu'aucune somme ait encore été dépensée pour l'application desdits plans. Nous acceptons le chiffre voté par la Chambre.

Le chapitre 60 est celui du service de reconstitution foncière et de réfection du cadastre (service du personnel). Le Gouvernement demandait 5,767,000 fr. ; la Chambre a accordé 5 millions, auxquels nous nous rallions. D'après les derniers renseignements fournis par le ministère, 193 commissions communales de reconstitution fonctionnent. Des bureaux topographiques militaires sont organisés dans 6 départements à l'effectif moyen de 3 officiers, 10 sous-officiers opérateurs topographes. Des primes de bon rendement sont allouées aux aides-topographes, dont le nombre moyen est de 20 par bureau.

Les dépenses du même service, autres que celles du personnel, figurent au chapitre 61 pour 5,500,000 fr. Le Gouvernement demandait 6,110,000 fr. ; la commission des finances de la Chambre a ramené le chapitre à 5 millions : c'est le chiffre dont nous recommandons au Sénat l'adoption.

Le chapitre 62 est celui du personnel des services d'exécution des travaux pris en charge par l'Etat. Le Gouvernement demandait 25 millions 890,000 fr., que la Chambre a ramenés à 25 millions.

La commision des finances de la Chambre a rappelé que la suppression de ces travaux a été demandée. L'administration répond que le crédit primitivement envisagé était de 45,890,000 fr. ; elle affirme qu'il n'est pas possible de supprimer en totalité les travaux entrepris par l'Etat dont plusieurs présentent un caractère d'urgence, tels que ceux d'enlèvement des munitions, de comblement des tranchées, de destruction des réseaux de fil de fer. Nous demandons une réduction de 5 millions. La substitution de l'entreprise à la régie permet de supprimer une partie du personnel. Nous rappellerons ici la parole du rapporteur de la Chambre : « La disparition graduelle de ce service a fait l'objet d'une promesse qui doit être tenue. »

Le chapitre 63 comprend les dépenses autres que celles du personnel afférentes au service d'exécution des travaux pris en charge par l'Etat. Le Gouvernement demandait 750 millions ; la commission des finances lui accordait 950 millions. La Chambre a voté 850 millions.

D'après une note de l'administration, 411 chantiers de déblaiement étaient ouverts et 49 projetés: 1,020 chantiers de construction travaillaient, 7 étaient en préparation; 16,893 chevaux étaient occupés: le nombre était en voie de diminution, par suite de cessions aux cultivateurs.

Les éléments pour apprécier cette énorme dépense ne nous ont pas été fournis. Dans cette incertitude, nous demandons au Sénat de s'en tenir au chiffre du Gouvernement, soit 750 millions.

Nous rappelerons les observations auxquelles ces opérations ont donné lieu. Le rapporteur à la Chambre a signalé les déplorables conditions dans lesquelles se sont opérés les travaux dont l'Etat avait pris la charge, soit qu'il les ait exécutés lui-même, soit qu'il les ait donnés à l'entreprise en garantissant l'entrepreneur contre tout risque, en lui assurant le remboursement de ses dépenses et en lui accordant un pourcentage fixe de bénéfice proportionné à cette dépense, qu'il avait dès lors intérêt à majorer le plus possible.

Au chapitre 64 : « service de la main-d'œuvre, dépenses du personnel », le Gouvernement demandait un million; la Chambre, d'accord avec sa commission, a voté 700,000 fr. Il s'agit ici du recrutement de la main-d'œuvre étrangère réclamée à la suite du départ des prisonniers de guerre. La dépense prévue pour chacun des dix départements sinistrés a été fixée à 63,000 fr. Des missions de recrutement ont été envoyées à l'étranger ; au 1er avril 1920, on comptait 30,000 ouvriers étrangers, parmi lesquels figuraient 3,200 Espagnols, 1,500 Italiens, 4,500 Polonais, 8,700 Portugais, 5,000 Belges, 600 Maltais. Nous acceptons le crédit de 700,000 fr.

Le chapitre 65 est celui des dépenses de cette même main-d'œuvre étrangère, autres que celles du personnel. Il s'élève à 50 millions, chiffre demandé par le Gouvernement et voté par la Chambre. L'administration elle-même déclarait que le recrutement est suspendu excepté en Pologne et encore les événements récents ont-ils tari également cette source. Il semble que le crédit pourrait être réduit. Néanmoins, dans l'espoir que de nouveaux efforts seront faits pour fournir aux régions libérées tous les travailleurs dont elles ont besoin, nons maintenons les 50 millions, mais nous exprimons le vœu que ce service cesse d'être confié à l'Etat et que notamment les sociétés coopératives, dont une loi votée par le Parlement a prévu la formation, s'attaquent à ce problème, dont elles sont bien placées pour hâter la solution.

Le chapitre 66, qui apparaît pour la première fois au budget, est celui du service des matériaux (dépenses de personnel). Il s'élève à 8,200,000 fr., demandés par le Gouvernement et accordés par la Chambre. Nous proposons de le ramener à 7 millions.

Le chapitre 67 s'applique au même service, dépenses d'acquisition des maisons provisoires, baraquements et matériaux destinés à la reconstitution provisoire. Le Gouvernement demandait 275 millions que la commission des finances de la Chambre avait accordés, tandis que la Chambre a relevé le crédit de 100 millions et l'a porté à 375 millions.

Beaucoup d'acquisitions paraissent avoir été faites par les préfets dans des conditions critiquables. Des baraquements ont été achetés qui, une fois transportés à distance, se sont trouvés inutilisables.

Les éléments d'appréciation manquent : il y a lieu, nous semble-t-il, de s'en tenir au chiffre du Gouvernement, c'est-à-dire 275 millions.

Le chapitre 68 vise les reconstitutions définitives, tandis que les chapitres 66 et 67 n'envisagent que les restaurations provisoires. Les 400 millions qu'il comporte s'appliquent aux dépenses d'acquisition d'objets mobiliers et de matériaux destinés à être cédés en nature par imputation sur indemnités de dommages de guerre.

Six tableaux fournis par l'administration nous donnent le relevé des quantités et des prix des matériaux de construction, objets de quincaillerie et de robinetterie, vitrerie, matériaux de couverture, mobilier, bois, menuiseries, charpentes, hangars agricoles, qui ont été acquis par l'Etat.

Nous pensons qu'il y a lieu de supprimer au plus tôt ce service. Le rôle de l'Etat n'est pas de se constituer marchand de matériaux ou de mobiliers. Nous demandons une réduction de 50 millions qui ramènerait, pour 1920, le crédit à 350 millions. Cette réduction procède à la fois de notre conviction que les dépenses de ce chapitre, pour l'année courante, doivent être diminuées et de notre désir de voir le chapitre lui-même disparaître, à bref délai, du budget. Si les achats d'approvisionnements faits au début par l'administration se sont trouvés avantageux, par suite de la hausse ultérieure des prix, il n'y a plus lieu désormais de substituer, sur ce domaine, l'action de l'Etat à celle des particuliers.

M. Lugol, dans son rapport, mentionne des marchés très onéreux pour les finances publiques et ajoute : « L'achat direct de matériaux

par l'Etat et leur livraison par lui aux entrepreneurs sont des procédés de reconstitution appelés à disparaître ». C'est dans l'esprit même de cette déclaration que nous avons proposé la réduction ci-dessus.

Les chapitres 69, 70, 71, 72 ne figurent que pour mémoire. Ils sont intitulés : « Reconstitution définitive des immeubles détruits par faits de guerre (fonds de roulement). — Office de reconstitution des immeubles détruits par faits de guerre (personnel et matériel). — Organisation des services généraux de main-d'œuvre pour la reconstitution des immeubles détruits dans les régions libérées. »

Le Gouvernement a abandonné l'idée de maintenir un office de reconstitution des immeubles ; mais il avait déjà acquis à cet effet des stocks de marchandises, dont il serait urgent d'ordonner la mise en vente, afin d'en éviter la détérioration et souvent la disparition.

Les chapitres 73 et 74 sont ceux du service des transports généraux. Le ministre demandait pour le personnel 209,300,000 fr. La commission des finances l'avait réduit à 200 millions ; la Chambre a voté 175 millions. Pour le matériel, la demande gouvernementale était de 500 millions de francs, que la commission a ramenés à 450 millions et la Chambre à 410 millions de francs. C'est un des domaines sur lequel il s'est produit le plus d'abus ; ils ont été dénoncés dans la presse et à la tribune de la Chambre. Nous proposons de réduire le chapitre 73 à 160 millions, et le chapitre 74 à 408 millions.

En réponse au questionnaire qui lui a été adressé, le ministère a bien indiqué le nombre et la nature des voitures en service, les kilomètres parcourus, le tonnage kilométrique ; mais il n'a pas justifié l'utilité de chacun des voyages. On sait quels doutes planent à cet égard sur une organisation dans laquelle le contrôle s'exerce difficilement. D'autre part il a été constaté que le ministère des régions libérées fournit des automobiles à la plupart des autres ministères parisiens : 56 véhicules sont affectés à ces services, qui devaient d'ailleurs les rembourser, mais qui n'ont opéré aucun versement de ce chef.

Le chapitre 75 est de 3,600,000 fr que nous proposons de maintenir. Il comporte les dépenses de personnel pour les travaux de réfection des chaussées et de reconstruction des voies ferrées d'intérêt local.

Le chapitre 76 vise les dépenses, autres que celles du personnel, du même service. Il s'élève à 185 millions, soit 10 millions de plus que la demande du Gouvernement ; ce sont évidemment des dépenses utiles. Espérons qu'elles sont surveillées avec tout le soin désirable.

Sur 53,210 kilomètres de routes et ponts à refaire, près de 20,000 étaient améliorés au 30 avril 1920. En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, sur 2,355 kilomètres de lignes détruites ou endommagées, près de 1,400 étaient améliorés, 391 définitivement remis en état à la même date.

Nous acceptons les 185 millions.

Au chapitre 77 : « Office de reconstitution agricole des départements victimes de l'invasion (personnel) », le Gouvernement demandait 564,000 fr. que la commission des finances a accordés. La Chambre a voté 664,000 fr.

Nous demandons le maintien du chiffre du Gouvernement.

Le chapitre 78 est celui des dépenses autres que celles de personnel pour le même office de reconstitution agricole. Nous sommes d'accord sur les 104,000 fr. demandés.

Le chapitre 79 indique, pour mémoire, le fonds de roulement de ce même office.

Le chapitre 80 est celui des travaux agricoles exécutés par l'Etat (dépenses autres que celles de personnel). Le Gouvernement demandait 62 millions. La commission et la Chambre ont voté 72 millions.

Le titre du chapitre n'est pas exact. La plus grosse part de ces dépenses ne concerne pas des travaux de culture exécutés directement par l'Etat, mais le remboursement de travaux faits par les agriculteurs pour son compte. Il est apparu en effet (nous enregistrons l'aveu sous la plume du rédacteur de la note ministérielle), que la remise en état du sol donne des résultats bien supérieurs, lorsqu'on la confie aux particuliers. On a ainsi été amené à considérer le cultivateur sinistré comme un entrepreneur pour la remise de ses terres en état : la rémunération de ses premières façons lui est versée en espèces. Environ 400,000 hectares seront ainsi remis en culture. Avec une dépense moyenne de 300 fr. par hectare, le total serait de 120 millions.

Les crédits de ce chapitre 80, joints aux effets du réapprovisionnement en cheptel, en matériel, en semences et engrais, ont permis d'ensemencer, dans les régions libérées, 700,000 hectares en céréales, sur 900,000 qui l'étaient avant la guerre.

Nous croyons que le premier devis du Gouvernement suffisait et nous demandons au Sénat de voter 62 millions.

Les chapitres 81, 82, 83 sont consacrés à la motoculture. Le premier accorde 250,000 fr. au personnel du service central, le second, 75,000 francs au matériel administratif, la troisième, 50 millions au service des travaux de culture, à l'acquisition de machines et de matériel, au fonds de roulement. C'était le chiffre demandé par le Gouvernement. La commission des finances de la Chambre l'avait abaissé à 33 millions, mais la Chambre l'a rétabli à 50 millions.

Jusqu'au 31 mars 1920 il avait été acheté en France 561 tracteurs avec charrue, 218 charrues sans tracteur ; en Amérique, 2,228 tracteurs avec charrue, 82 charrues sans tracteur, 1,300 moissonneuses-lieuses ; en Angleterre, 300 tracteurs sans charrue.

Un fonds de roulement de plus de 80 millions était nécessaire aux acquisitions de machines et de matériel et aux avances pour frais de culture, parce que le prix des travaux doit être recouvré sur le bénéficiaire comme en matière de contributions directes, avec de longs délais donnés aux agriculteurs.

Le service de la motoculture exécute les premiers travaux de remise en état du sol partout où ils sont difficiles et dangereux. Au 31 mars 1920, il avait opéré sur 270,000 hectares. A la même date, il avait été attribué aux départements, communes et groupements agricoles, des subventions en numéraire pour achat de tracteurs et charrues, jusqu'à concurrence de 50 p. 100 du prix d'acquisition, 11,513,373 francs.

Nous nous rallions au chiffre de 33 millions, adopté par la commission des finances de la Chambre. Le sens du vote que nous demandons au Sénat serait d'inviter le Gouvernement à clôturer au plus tôt le compte de la motoculture sous sa forme actuelle. L'intervention de l'Etat doit se borner à encourager la formation de syndicats de culture mécanique qui fonderont et au besoin subventionneront au début les ateliers de réparation. Une bonne organisation de ceux-ci est indispensable afin d'éviter que l'agriculteur se décourage lorsque son appareil est détérioré et qu'il ne sait comment le remettre en service. Mais le rôle de l'Etat n'est pas de se faire entrepreneur de culture.

Le chapitre 84 attribue 58,500 fr. au personnel civil de l'Etat, d'allocations pour charges de famille. Nous acceptons ce crédit.

Le chapitre 85, s'élevant à 2,050,000 fr., est celui des indemnités exceptionnelles en temps de guerre. Ces indemnités, réduites progressivement au cours du premier semestre 1920, sont appelées à disparaître. Nous acceptons le crédit voté par la Chambre.

Le chapitre 86 est celui des indemnités spéciales aux fonctionnaires en résidence dans les localités dévastées. Le Gouvernement et la commission des finances se contentaient de 30 millions. La Chambre a voté 33,750,000 fr. Ces indemnités sont allouées en exécution de la loi du 30 mars 1919 et sur les bases du décret du 29 mars 1920, rendu sur la proposition du ministre des finances. La revision des localités dans lesquelles elles sont perçues est faite tous les trois mois par une commission interministérielle qui siège au ministère des finances. Le Gouvernement ayant en mains les éléments nécessaires pour établir les dépenses, nous proposons de nous en tenir à son chiffre de 30 millions.

Les chapitres 87 et 88 concernent l'office de la reconstitution industrielle des départements victimes de l'invasion. Le chapitre 87 attribue, 4,313,750 fr. au personnel et le chapitre 88, 1,000,000 fr. au matériel de ce service. Nous acceptons ces crédits.

En résumé, nous proposons de supprimer un chapitre (le n° 54) et d'effectuer sur 23 chapitres des réductions de crédit. Le total de ces économies s'élève à 237,559,000 fr. qui ramènent à 15,093,550,250 fr. le total du budget du ministère des régions libérées. En terminant, nous tenons à affirmer que les réductions que nous proposons n'ont pas pour but et ne sauraient avoir pour effet de réduire les payements aux sinistrés. Nous avons admis la majoration, votée par la Chambre, de 2 milliards et demi destinée aux payements des indemnités. Nos propositions procèdent d'une double idée, la première c'est que si des crédits supérieurs à ceux que nous proposons étaient votés, ils ne pourraient pas être dépensés avant le 31 décembre prochain ; la seconde, c'est qu'il convient de marcher le plus rapidement possible à la suppression de nombreux services d'Etat, en affectant les sommes qu'ils absorbent à l'augmentation des indemnités payées aux sinistrés et en laissant à ceux-ci le maximum de liberté et d'initiative pour la reconstitution de leurs foyers.

Nous donnons ci-après le tableau des chapitres sur lesquels la commission des finances du Sénat a demandé des réductions avec la mention de ces réductions et l'indication sommaire des motifs qui ont déterminé le vote de la commission.

Tableau des modifications apportées au budget du ministère des régions libérées.

DÉSIGNATION des chapitres.	CRÉDITS votés par la Chambre.	CRÉDITS proposés par la commission des finances du Sénat.	OBSERVATIONS
Chapitre 38.....	8.418.000	8.000.000	Réduction de 418,000 fr., économie réalisable sur le personnel.
— 39.....	500.000	450.000	Réduction de 50,000 fr., même motif.
— 40.....	353.000	300.000	Réduction de 53,000 fr., même motif.
— 41.....	78.000	70.000	Réduction de 8,000 fr., même motif.
— 42.....	1.250.000	1.000.000	Réduction de 250,000 fr., même motif.
— 43.....	20.150.000	18.000.000	Réduction de 2,150,000 fr., même motif.
— 44.....	2.000.000	1.500.000	Réduction de 500,000 fr., même motif.
— 45.....	2.865.000	2.600.000	Réduction de 265,000 fr., économie à réaliser.
— 52.....	16.000.000	11.000.000	Réduction de 5 millions de francs, impossibilité d'employer la totalité du crédit de 16 millions de francs dans l'exercice.
— 54.....	20.000.000	»	Chapitre et crédit supprimés, comme faisant double emploi avec le chapitre 57.

DÉSIGNATION des chapitres.	CRÉDITS votés par la Chambre.	CRÉDITS proposés par la commission des finances du Sénat.	OBSERVATIONS
Chapitre 56.....	6.050.000	5.550.000	Réduction de 500,000 fr., ramenée au crédit primitivement proposé par la commission du budget.
— 62.....	25.000.000	20.000.000	Réduction de 5 millions de francs, diminution de personnel.
— 63.....	850.000.000	750.0000000	Réduction de 100 millions de francs, impossibilité d'employer la totalité du crédit de 850 millions de francs dans l'exercice.
— 66.....	8.200.000	7.000.000	Réduction de 1,200,000 fr., diminution de personnel,
— 68.....	400.000.000	350.000.000	Réduction de 50 millions de francs, arrêt de l'acquisition des objets mobiliers et des matériaux destinés à être cédés en nature.
— 73.....	175.000.000	160.000.000	Réduction de 15 millions de francs, diminution de personnel.
— 74.....	410.000.000	400.000.000	Réduction de 10 millions de francs, économie à réaliser.
— 77.....	664.000	564.000	Réduction de 100,000 fr., diminution de personnel.
— 80.....	72.000.000	62.000.000	Réduction de 10 millions de francs, retour au crédit primitivement demandé par le Gouvernement.
— 81.....	250.000	200.000	Réduction de 50,000 fr., réduction de personnel.
— 82.....	75.000	60.000	Réduction de 15,000 fr., économies à réaliser.
— 83.....	50.000.000	33.000.000	Réduction de 17 millions de francs, économies à réaliser.

ANNEXE N° 339 XV *(Annexe)*

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920, (Régions libérées), par M. Raphaël-Georges Lévy, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, postérieurement à la publication de notre premier rapport, qui avait reçu l'approbation de la commission des finances du Sénat, une entrevue a eu lieu entre elle et le ministre des régions libérées. Une discussion s'est engagée sur les restrictions demandées par la commission. Celle-ci, après avoir entendu les explications du Gouvernement, a modifié comme suit ses premières décisions sur les chapitres 39, 44, 54, 62, 63, 68, 73 et 83.

Au chapitre 39 : « Traitements et salaires du personnel du service intérieur », nous avons rétabli le crédit de 500,000 fr. voté par la Chambre.

Au chapitre 44 : « Frais de déplacement et de mission des fonctionnaires et agents de services non dotés de chapitre spéciaux », nous avons accordé 1,800,000 fr. au lieu de 1,500,000 fr. proposés d'abord.

Au chapitre 54 : « Frais d'évaluation des dommages de guerre », nous avons rétabli 15 millions. Le ministre nous a affirmé que l'organisation de ce service hâterait de façon notable le règlement des indemnités, en permettant à l'État d'être utilement représenté devant les commissions.

Aux chapitres 62 et 63, « service d'exécution des travaux pris en charge par l'Etat (personnel et matériel) », nous avons relevé le crédit du personnel de 20 à 22 millions et celui du matériel de 750 à 850 millions. Le ministre nous a exposé l'importance des travaux engagés. Nous n'avons pas caché le désir de votre commission de voir disparaître au plus tôt ces deux chapitres.

Au chapitre 63 : « Service des matériaux », nous avons consenti un relèvement de 350 à 380 millions, en affirmant ici aussi, notre volonté de voir à bref délai, l'Etat cesser de se constituer acheteur et vendeur de matériaux et de mobiliers.

Au chapitre 73 : « Service des transports généraux », nous avons relevé le crédit de 160 à 170 millions.

Et enfin, au chapitre 83 : « Motoculture », nous avons relevé le crédit de 33 à 40 millions.

Ces divers relèvements n'ont été accordés que sur le vu des dépenses engagées, en grande partie, par les douzièmes provisoires. La commission a hâte de recevoir, au plus tôt, le budget de 1921, de façon à pouvoir exercer son influence, en temps utile, sur les dépenses d'un ministère qui demande, aujourd'hui, le plus important crédit du budget.

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

ANNEXE N° 339 I *A (Annexe)*.

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 (Finances), par M. Dausset, rapporteur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, dans sa séance du 9 juillet 1920 (*Journal officiel* du 10 juillet, p. 2950), la Chambre des députés a adopté un projet de loi « sur le renforcement des administrations chargées de l'assiette et du recouvrement des impôts. »

Ce projet ouvre au ministre des finances, sur l'exercice 1920, en addition aux crédits provisoires, alloués pour les dépenses ordinaires des services civils, des crédits s'élevant à la somme totale de 14,072,500 fr. pour le budget ordinaire et 218,000 fr. sur le budget extraordinaire.

Il se présente à ce point de vue comme un cahier de douzièmes provisoires.

Mais, d'autre part, il autorise (art. 3, 4, 5 et 6) la création, à l'administration centrale du ministère des finances et des régies, d'un certain nombre d'emplois de chefs de bureau ou d'administrateurs, et à ce point de vue, il constitue une décision de principe.

Le cahier de crédits provisoires entraîne de son côté l'adhésion du Parlement au principe de certaines mesures, dont quelques-unes, d'ailleurs, ont été disjointes par votre commissisn (organisation d'immeubles pour la concentration de bureaux).

Enfin, le cahier de crédits provisoires (budget ordinaire) ne comporte en fait sur 14,072,500 fr. que 10,796,000 fr. de crédits réellement provisoires: la différence (14,072,500 — 10,796,000 = 3,276,500 fr.) est afférente à des mesures décidées pour l'année entière, ou plus exactement pour la période qui nous sépare du 31 décembre 1920, et cela sur l'initiative de la Chambre.

Cet ensemble de constatations nous a amenés à procéder à un examen particulièrement approfondi et détaillé :

1° Des conditions dans lesquelles le projet de loi a été présenté par le Gouvernement.

2° Des raisons d'être actuelles du cahier de crédits provisoires qui nous est soumis.

Renforcement des administrations chargées de l'assiette et du recouvrement des impôts.

Vu l'urgence, nous n'avons pu insérer dans le présent rapport les nombreux documents que nous avons recueillis au sujet du renforcement nécessaire, tant de l'administration centrale que des régies. L'exposé des motifs du projet de loi n° 850, le rapport spécial de M. A. Renard, rapporteur de la commission des finances de la Chambre, contiennent au surplus l'essentiel des arguments qui militent en faveur de ce renforcement. L'extrême rapidité de nos travaux, le court délai qui nous sépare de la date fixée pour l'achèvement des délibérations budgétaires nous font un devoir de nous borner aux observations indispensables.

Conditions dans lesquelles se trouve présenté le projet de loi n° 850.

a) Le projet de loi n° 850 comporte trois parties distinctes :

1° Une récapitulation de mesures déjà envisagées et dotées par les projets de loi nos 168 et 673 qui constituent la base du projet de budget du ministère des finances actuellement soumis aux délibérations du Sénat, et d'autre part un programme de mesures nouvelles avec indication de crédits dont le vote n'avait pas été demandé à la Chambre (5e colonne des tableaux, p. 46 et suivantes);

2° Des demandes de crédits provisoires (art. 1 et 2 du projet de loi);

3° La création d'un emploi de chef de bureau à l'administration centrale, de chefs de bureau ou d'administrateurs à l'enregistrement, aux contributions directes et aux contributions indirectes (art. 3, 4, 5 et 6).

b) Voici comment, si l'on veut comprendre l'élaboration de ce projet de loi et en particulier des tableaux annexes, page 46 et suivantes, on doit imaginer la procédure suivie par le Gouvernement.

Au moment de l'élaboration du projet de loi portant création de ressources fiscales (n° 168), il était indispensable de prévoir les mesures à prendre pour assurer le recouvrement des nouvelles taxes ; les administrations financières ont donc été invitées à indiquer les moyens qui leur faisaient défaut et à formuler leurs propositions.

Ce sont vraisemblablement ces propositions et les crédits correspondants qui ont été inscrits d'abord au projet de loi n° 168, puis au budget rectificatif n° 673.

Par suite des retards apportés à l'élaboration définitive de la loi de finances, l'administration des finances, a estimé qu'il y aurait intérêt à effectuer sans retard le renforcement des administrations chargées de l'assiette et du recouvrement des impôts; de là, la préparation et le dépôt, le 29 avril 1920, d'un cahier de crédits additionnels aux crédits provisoires, dont le vote était demandé, sans que le vote du budget fût attendu. Ces crédits impliquaient l'adhésion du Parlement aux renforcements, prévus par les projets nos 168 et 673. — De là un exposé des motifs copieux permettant au Parlement d'apprécier l'utilité de ces renforcements; de là également le tableau (état A, p. 43) correspondant à des demandes de crédit jusqu'au 30 juin 1920.

Mais à l'époque du dépôt du n° 850, de nouveaux besoins étaient constatés. La direction du budget réclamait instamment la création d'un nouveau bureau; la direction de la comptabilité publique demandait les moyens de faire disparaître aussitôt que possible les retards qui existent dans le service des tréso-

(1) Voir les nos 334, Sénat, année 1920, et 168-673-828 et annexe, 1227, et in-8° n° 169 — 12e législ. — de la Chambre des députés — Voir les nos 337, Sénat, année 1920, et 850, 1223 et in-8° n° 167 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

reries générales et celui des perceptions; les administrations financières qui n'avaient pas présenté de propositions suffisantes les complétèrent, et le ministre décidait d'accueillir ces demandes nouvelles :

c) Cela étant, dans quelles conditions le projet de loi n° 850 a-t-il été soumis au Sénat?

Ces crédits additionnels provisoires auraient dû, dans l'esprit de l'administration, être votés en avril-mai. En fait, ils l'ont été par la Chambre le 9 juillet 1920, c'est-à-dire postérieurement au budget du ministère des finances.

Ce budget va être voté incessamment par le Sénat. Y a-t-il intérêt à doubler ce vote par celui de crédits additionnels?

Assurément non pour ceux des chapitres déjà incorporés entièrement dans le n° 673. Pour ceux qui comportent dans le n° 850 des crédits additionnels correspondant à des créations d'emploi non prévues au n° 673, ce vote n'a d'autre intérêt que de faire prononcer le Parlement, par un détour, sur le principe de réformes qu'il aurait dû être appelé à examiner dans leur ensemble.

La Chambre des députés n'a pas été appelée à se prononcer et ne s'est pas prononcée sur les crédits indiqués dans les tableaux du n° 850 (5e colonne) comme devant compléter les dotations destinées à assurer le renforcement des services.

La solution rationnelle eût donc été :

a) De ne pas voter les crédits additionnels, le Gouvernement devant avoir à bref délai à sa disposition l'ensemble des crédits du projet n° 168 modifié par le n° 673;

b) D'inviter le Gouvernement à mettre à même la Chambre de se prononcer sur les crédits additionnels;

c) D'opérer enfin sur les crédits demandés par les projets nos 673 et 850, et afférents à des créations d'emplois prévus primitivement dès le mois d'avril et retardées jusqu'au 1er août, les abattements correspondants.

Sur ces entrefaites, le Gouvernement, par une lettre de M. le ministre des finances du 20 juillet 1920 a, sur les observations de M. le président de la commission des finances du Sénat :

1° Opéré les abattements indiqués ci-dessus;

2° Demandé au Sénat de se prononcer immédiatement sur les crédits additionnels aux crédits provisoires, après revision de ces derniers.

Vous êtes ainsi amenés à vous prononcer :

1° Sur l'incorporation de ces crédits aux chapitres correspondants du budget (lettre du 20 juillet 1920), s'élevant à une somme totale de 6,738,085 fr. au budget ordinaire et de 312,000 francs au budget extraordinaire;

2° Sur les créations d'emplois de chef de bureau et d'administrateur (art. 3, 4, 5, 6 du projet de loi 850) votées le 9 juillet 1920 par la Chambre;

3° Sur les abattements acceptés par le Gouvernement et s'élevant au total à 2,125.570 fr.

Examen des chapitres du projet de loi n° 850.

Chap. 52. — Traitement du ministre et du sous-secrétaire d'Etat; personnel de l'administration centrale du ministère.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 56)..... 10.862.100

Les crédits votés par la Chambre comprennent la création d'un emploi de chef de bureau (art. 47 du projet de loi 168-1) qui a été disjointe le 5 juillet 1920 par la Chambre (contrôle central du trésor public).

La lettre du 20 juillet 1920 demande l'incorporation au crédit du chapitre 56 du projet de budget d'une somme supplémentaire de..... 63.550
pour créations d'emplois.

Nous vous proposons, en conséquence, d'arrêter les crédits du chapitre 56 à..... 10.925.650

Chap. 57. — Indemnités et allocations diverses. — Travaux supplémentaires de l'administration centrale du ministère.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre. (Chap. 57), 3,516,775 fr. et du projet de la commission du Sénat (rapport général 339, chap. 57), 340,000 fr.

La lettre du 20 juillet 1920 demande l'incorporation aux crédits du chapitre 57 d'une somme supplémentaire de 10,700 fr.

Nous vous proposons en conséquence d'arrêter ces crédits à 3,450,700 fr.

Chap. 61. — Traitements du personnel central des administrations financières,

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre. (Chap. 60)..... 4.970.549

Le projet de loi 673 envisageait des créations d'emplois antérieures au 1er août. Sur nos observations, le Gouvernement accepte une diminution de crédits de..... 10.800

Les crédits du chapitre 60 seront ainsi arrêtés à..... 4.959.749

Chap. 62. — Indemnités diverses du personnel des administrations financières.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 61)..... 654.630

Le Gouvernement accepte une diminution de crédits de..... 500

Le chapitre 61 serait ainsi arrêté à. 654.130

Chap. 71. — Traitements du personnel titulaire des trésoreries générales et des recettes des finances.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 73)..... 11.568.600

Diminution de..... 42.000
acceptée par le Gouvernement.

Le chapitre 73 serait ainsi arrêté à. 11.525.600

Chap. 72. — Indemnités de fonctions et bonifications des pensions de retraite du personnel titulaire des trésoreries générales et des recettes des finances, fonds d'abonnement des trésoreries générales et de la recettes centrale de la Seine.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 74)..... 1.135.250

Diminution de..... 372.600

Le chapitre 74 serait ainsi arrêté à 762.650

Chap. 84. — Attributions aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 88)..... 18.952.500

Le Gouvernement, pour les mêmes motifs, demande l'incorporation au chapitre 88 d'un crédit de..... 26.500
(au lieu de 138,000 fr. envisagés dans les tableaux annexés au projet de loi n° 850).

Le chapitre 88 serait ainsi arrêté à 18.978.500

Chap. 88. — Personnel de l'administration des contributions directes et du cadastre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 93)..... 15.146.500

Diminution de..... 126.270
acceptée par le Gouvernement.

Le chapitre 93 serait ainsi arrêté à 15.020.230

Chap. 90. — Indemnités diverses de l'administration des contributions directes et du cadastre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 95)..... 12.388.500

En outre, la Chambre des députés a voté le 9 juillet 1920 un supplément de crédit de 1,899,500 fr.

Cette augmentation de 1,899,500 fr. s'explique :

a) Pour 1,400,000 fr. en vue de faire face à des frais d'achat de mobilier des bureaux spéciaux;

b) Pour 400,000 fr. en vue d'étendre à tous les contrôleurs des contributions directes le bénéfice des indemnités par articles d'impôts sur les revenus qui jusqu'à présent ne sont accordés qu'aux agents des bureaux spéciaux.

Soit au total : 1,500,000 fr.

La différence de 1,889,500 — 1,500,000 = 389,500 fr. ne paraît pouvoir s'expliquer que par une erreur d'addition.

Sur nos observations, le Gouvernement a rectifié les chiffres et, en outre, accepté de réduire ces suppléments de crédits à..... 1.454.000
que nous proposons d'incorporer au chapitre 95 qui serait ainsi arrêté à 13.842.500

Chap. 95 *bis*. — Personnel spécial chargé de l'établissement de la contribution extraordinaire sur les bénéfices de guerre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 101)..... 2.550.000

Le crédit envisagé par le projet de loi n° 850 et s'élevant à 1,650,000 fr. est relatif à la création, à dater du 1er juillet 1920, de 200 nouveaux emplois de contrôleurs des bénéfices de guerre, au traitement moyen de 1,400 fr. et, d'autre part, au relèvement, à partir du 1er janvier 1920, du traitement des 100 contrôleurs déjà recrutés parmi les anciens fonctionnaires ou officiers, conséquence de la majoration du taux des pensions

Ces dépenses n'étaient pas prévues aux projets de loi nos 168 ni 673.

Sur nos observations, et pour les motifs précédemment indiqués, le Gouvernement a accepté de réduire ces crédits supplémentaires à..... 1.416.660
que nous proposons d'incorporer au chapitre 101, qui serait arrêté à..... 3.966.660

Chap. 102 *bis*. — Traitement du personnel de la recette centrale de la Seine, des recettes perceptions des finances et des perceptions de la Seine.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 110)..... 2.902.000

Le Gouvernement a accepté de réduire ce crédit de..... 275.700

Le chapitre 110 serait ainsi arrêté à..... 2.626.300

Chap. 102. — Remise des percepteurs et traitements des percepteurs stagiaires.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 111..... 17.456.500

La Chambre a, en outre, voté le 9 juillet 1920, un crédit supplémentaire de 252,000 fr., en vue d'attribuer une indemnité de gestion, indépendante de l'allocation pour frais de service, et destinée à compenser des obligations particulières. Cette indemnité, dit M. Renard, rapporteur, existait autrefois sous le nom de remise proportionnelle, mais elle a disparu depuis la loi du 6 octobre 1919 qui a fixé les conditions de rémunération des percepteurs. Cette rémunération comprend désormais deux éléments distincts : 1° un traitement constituant la rétribution personnelle; 2° une indemnité destinée à couvrir les frais de service.

L'indemnité de gestion constituerait un troisième élément destiné à compenser les obligations de cautionnement et la responsabilité de certains percepteurs, notamment des percepteurs parisiens (63 percepteurs à 4,000 fr. = 252,000 fr.).

Le Gouvernement (lettre du 20 juillet 1920) accepte cette mesure et propose d'incorporer en même temps au chapitre 111 un crédit de 1,300,000 fr. voté par la Chambre le 9 juillet 1920 pour frais d'apurement des rôles arriérés.

Le crédit total de..... 1.552.000
serait incorporé au chapitre 111 qui serait porté à..... 19.008.500

Chap. 102 *ter*. — Traitement des commis de perception.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 112)..... 9.207.000

Le Gouvernement accepte de diminuer les crédits d'une somme de. 283.500

Le chapitre 112 serait arrêté à.... 8.923.500

Chap. 102 *quater*. — Secours, indemnités et allocations aux commis de perception.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 113)..... 540.000

Abattement accepté par le Gouvernement de..... 30.000

Le chapitre 113 serait ainsi arrêté à. 510.000

Chap. 108. — Traitement du personnel départemental de l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 118)..... 38.812.875

Abattement accepté par le Gouvernement de..... 436.550

Ce qui porte le chapitre 118 à.... 38.376.325

Chap. 109. — Salaire des agents auxiliaires de l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 119)..... 3.781.860
Abattement accepté par le Gouvernement de..... 22.300

Soit pour le chapitre 119..... 3.759.560

Chap. 110. — Indemnités diverses et secours du personnel départemental de l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre (chap. 120)..... 11.631.550
Mais sur la proposition de sa commission des finances, la Chambre des députés a, le 9 juillet 1920, accordé un nouveau crédit de 1,125,000 fr. destiné à rétribuer les surnuméraires de l'enregistrement à titre provisoire. Ces agents avaient été admis pendant la guerre, mais n'avaient pu, du fait de leur mobilisation, subir leur premier examen professionnel et être titularisés. La commission interministérielle présidée par M. Hébrard de Villeneuve avait conclu à l'attribution en leur faveur d'une rétribution de 4,500 fr. par an avec indemnité de cherté de vie.
Le Gouvernement accepte le principe de cette mesure et propose même (lettre du 20 juillet 1920) de porter à..... 2.136.975 le crédit supplémentaire de 1,125,000 francs voté par la Chambre. Nous proposons d'adopter les propositions du Gouvernement.

Le chapitre 120 sera ainsi porté à. 13.768.525

Chap. 111. — Indemnités diverses des agents auxiliaires de l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 121..... 605.700
Le Gouvernement accepte un abattement de..... 5.450

Le chapitre 121 serait ainsi arrêté à. 600.250

Chap. 118. — Traitement du personnel de l'administration des douanes.

A rapprocher du projet de budget chapitre 130 voté par la Chambre, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 129..... 111.774.000
Le Gouvernement accepte un abattement de..... 283.600

Le chapitre 129 serait ainsi arrêté à..... 111.490.400

Chap. 119. — Indemnités du personnel de l'administration des douanes.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 130, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339)..... 7.913.600
Le Gouvernement accepte un abattement de..... 40.300

Le chapitre 130 serait ainsi arrêté à..... 7.873.300

Chap. 122. — Traitement du personnel de l'administration des contributions indirectes. Ressources et émoluments divers.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 134, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 133..... 92.589.500
Le Gouvernement accepte un abattement de..... 184.000

Le crédit du chapitre 133 serait ainsi arrêté à..... 92.405.500

Chap. 123. — Indemnités du personnel de l'administration des contributions indirectes.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 135, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 133..... 13.237.000
Le Gouvernement accepte un abattement de..... 11.600

Le chapitre 134 serait ainsi arrêté à..... 13.225.400

Chap. 125. — Matériel de l'administration des contributions indirectes, etc.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre chapitre 137, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 136..... 4.477.000
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 10.000

Au total..... 4.487.000

Avis conforme de la commission.

Chap. 126. — Frais de loyer, etc. de l'administration des contributions indirectes.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre chapitre 138, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 137..... 4.386.000
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 41.300

Au total..... 4.427.300

Avis conforme de la commission.

Chap. 131. — Traitement du personnel commissionné de l'administration des manufactures de l'Etat.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 143, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 141..... 5.687.000
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 18.400

Au total..... 5.705.400

Avis conforme de la commission.

Chap. 132. — Indemnités aux mêmes.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 144, et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339), chapitre 145..... 745.000
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 6.600

Au total..... 751.600

Avis conforme de la commission.

Chap. 141. — Matériel et dépenses diverses de l'administration des manufactures de l'Etat.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre 151, 34,711,000 fr. et du projet de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre 150..... 38.149.700
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 1.400

Au total..... 38.151.100

Avis conforme de la commission.

Chap. E. — Indemnités exceptionnelles de cherté de vie.

A rapprocher du projet de budget voté par la Chambre, chapitre H, et du projet de loi de la commission du Sénat (rapport général n° 339) chapitre G..... 41.480.000
Le Gouvernement propose d'incorporer au chapitre un crédit supplémentaire de..... 312.000

Au total..... 41.792.000

Avis conforme de la commission.

Votre commission vous propose en outre d'autoriser, sous forme d'articles spéciaux à inscrire dans la loi de finances, les créations d'emplois ci-après :

a) Un emploi de chef de bureau à l'administration centrale du ministère des finances (art. 3 du projet de loi n° 850);

b) Un emploi de chef de bureau à l'administration centrale des contributions directes (art. 4);

c) Un emploi d'administrateur et trois emplois de chef de bureau à l'administration centrale de l'enregistrement (art. 5);

d) Un emploi d'administrateur et un emploi de chef de bureau à l'administration centrale des contributions indirectes (art. 6).

ANNEXE N° 253

(Session ord. — Séance du 18 juin 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la création de réseaux de transport d'énergie électrique à haute tension et modifiant la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie, par M. Goy, sénateur (1).

Messieurs, le projet de loi voté par la Chambre et sur lequel vous êtes appelés à délibérer a pour objet de compléter la loi du 15 juin 1906 sur les distributions électriques, en vue de la mettre au niveau des progrès réalisés, de l'importance de plus en plus grande que prend l'industrie hydro et thermo-électrique dans la vie économique des nations. Il rend obligatoire la création de réseaux de transports électriques à haute tension, reliant les usines de production d'énergie d'une même région entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent les lignes de distribution.

Son but principal est de permettre aux usines productrices d'énergie de s'entr'aider, de se secourir quand les unes ont des excédents de force et quand les autres ont besoin d'un supplément. Dans le bassin du Rhône, par exemple, le fleuve, dans son cours supérieur, ayant ses hautes eaux en été, et dans son cours inférieur en hiver, on pourrait arriver à une compensation en reliant les usines des Alpes à celles du bas Rhône.

Déjà de nombreuses industries se sont associées pour obvier aux inégalités saisonnières de leurs forces hydrauliques qui les obligeaient ou à restreindre leur production pendant une partie de l'année ou à créer des usines dont la force suffisait à leurs besoins à l'étiage, ce qui entraînait aux grandes eaux une perte et un gaspillage d'énergie.

Les usines, livrées à elles-mêmes, ont recherché, et c'était naturel, la clientèle la plus fructueuse. Elles ont vendu leur énergie aux centres urbains, négligeant même à leur proximité les agglomérations peu importantes. Il en est résulté que certaines régions, susceptibles d'un développement économique intéressant se sont trouvé délaissées. Eviter tout gaspillage de l'énergie, assurer aux usines une force régulière, permettre à l'électricité de parvenir dans toutes les régions de France par des lignes de transport comme le charbon y parvient par le rail, tels sont les principaux avantages qui résulteraient du vote du projet de loi qui a pour but non seulement d'associer entre elles les usines hydro-électriques, mais encore les thermo-électriques, la houille blanche et la houille noire.

La loi du 15 juin 1906 promulguée à cette date, mais conçue bien antérieurement n'envisageait pas l'intérêt qu'aurait l'Etat à veiller à ce que l'énergie hydro-électrique ne fût ni en partie perdue ni distribuée au hasard des intérêts privés. On était encore au début de la nouvelle industrie, les pertes dues au transport étaient considérables, s'accroissaient énormément par la distance, nos mines de charbon étaient en pleine activité. Le rôle de l'Etat se bornait alors à aider à la création d'usines hydro-électriques, gênées par notre législation sur les eaux, en proie aux prétentions exagérées des propriétaires riverains ou des acquéreurs de leurs droits, et à leur faciliter le transport de l'énergie.

La loi donnait aux constructeurs de lignes toutes facilité pour l'exécution de leurs travaux, le transport ou la distribution de l'énergie, le choix du régime sous lequel ils entendaient se placer : régime des permissions de voirie ou celui des concessions. L'entrepreneur dispose comme il l'entend des sources d'énergie et, réserve faite de l'éclairage, il n'est pas défendu contre les concurrents. L'administration ne peut ni s'immiscer dans l'exploitation du réseau, ni imposer la construction, ou simplement confier l'exploitation des lignes reconnues nécessaires à l'exploitatioc d'une région.

Cette réglementation suffisait à l'époque où elle avait été établie ; les usines électriques étaient peu nombreuses, les réseaux étaient

(1) Voir les n°s 467, Sénat, année 1919, et 6477-6676-6700, et in-8° n° 1501 — 11e législ. — de la Chambre des députés.

dispersés, fragmentaires, les possibilités de transport à grande distance limitées, l'importance que devait prendre l'énergie électrique dans la vie économique de la nation inconnue.

Les progrès de la science, le bouleversement des choses qu'a entraîné la guerre, ont modifié complètement notre manière de voir. Nous avons pris conscience de la valeur de nos forces hydrauliques, nous en avons mesuré l'importance, nous savons qu'elles se chiffrent à 10 millions kilowatts-heure susceptibles d'être employées durant les vingt-quatre heures du jour. Cette force, si elle était aménagée, répondrait non seulement aux besoins actuels de l'industrie française, mais à ceux de l'avenir.

Par contre, la production de nos mines de charbon a diminué du fait des dégâts commis par l'ennemi; même quand ils seront réparés, elle n'atteindra jamais le chiffre d'avant-guerre, par suite de la diminution de la main-d'œuvre et des heures de travail.

La réduction de notre puissance de main-d'œuvre a fait envisager la production de l'énergie électrique par l'usine thermique au carreau de la mine pour éviter au loin le transport onéreux du charbon alors que l'énergie électrique est susceptible d'être portée, par un fil, à des distances considérables sans grosses pertes. Puis on a pensé associer entre elles toutes les usines thermiques et hydrauliques productrices d'énergie pour obtenir une répartition plus rationnelle et éviter le gaspillage.

La création de grandes usines thermiques et hydrauliques jointes entre elles s'impose parce que le coût de la production est moins élevé chez elles que chez les petites. Par leur dissémination sur tout le territoire elles assureront une distribution de force équitable et, par leur jonction, elles feront tomber la principale objection que l'on soulevait contre l'électrification des voies ferrées : le danger que ferait courir en temps de guerre la destruction de l'usine génératrice d'énergie nécessaire au fonctionnement d'une voie ferrée. Avec des usines réunies par des réseaux de transport, le danger n'existe plus, puisqu'une usine située à des centaines de kilomètres de distance pourra suppléer à celle qui aurait été détruite.

Pour comprendre l'importance qu'acquiert chaque jour l'emploi de l'énergie hydro-électrique soit au point de vue de la production de la force, soit à celui de l'économie de la main-d'œuvre, il suffit de lire la statistique des usines créées de 1914 à 1918. On voit que la puissance totale installée a passé de 535.000 à 1.000.631 kw., à laquelle devrait s'ajouter la force produite par les usines ouvertes depuis 1918 et celle des usines qui s'ouvriront prochainement. C'est pour la période qui va de 1912 à 1918 un accroissement de 90 p. 100 dû principalement au développement des installations hydro-électriques. Ce faux soutient la comparaison avec celui des statistiques américaines : 108 p. 100 de 1912-1917. L'effectif du personnel employé est resté sensiblement le même, en augmentation de 8 p. 100 seulement. Cette économie de main-d'œuvre est un des principaux avantages qu'offre la production en grand de l'énergie électrique.

La longueur des canalisations à haute tension est passée de 23.000 kilomètres à 35.000, celle des canalisations de distribution, de 23.800 à 28.000. L'accroissement plus considérable des premières montre que les entreprises de transport d'énergie ont cherché au loin le client, ont étendu leur rayon d'action.

La longueur totalisée des lignes électriques ressort à 188 mètres par kilomètre carré. La Seine vient en première ligne avec 8,519 mètres par kilomètre carré, puis le Rhône avec 552, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes avec 330, Seine-et-Oise 313, l'Aude 310, la Loire 290, la Haute Garonne 286, l'Isère 262, le Nord 253, le Doubs 250. A l'extrémité opposée, on trouve 28 départements qui n'ont pas plus de 50 mètres par kilomètre carré. Le Morbihan en possède 13, la Vendée 11, la Lozère 10, la Corse 2.

La puissance totale installée chez les abonnés a augmenté de 52 p. 100. Mais les progrès de la clientèle force motrice sont beaucoup plus élevés que ceux de la clientèle force éclairage ; l'accroissement est de 129 p. 100 pour la force motrice contre 11 p. 100 pour l'éclairage. C'est le témoignage de la tendance des industriels à supprimer leurs installations particulières et à acheter la force dont ils ont besoin.

Le total des recettes des entreprises de distribution a été de 247 millions en 1918.

De l'étude de cette statistique ressort bien l'importance de l'énergie thermo ou hydro-électrique produite par de grandes usines et transportée aux lieux de consommation, au point de vue de l'économie de main-d'œuvre, puisqu'en face d'une augmentation de production de 90 p. 100, cette économie n'a subi qu'un accroissement de 8 p. 100.

Personne ne contestera l'utilité de construire des centrales thermiques ou hydrauliques situées à proximité des centres miniers ou des voies fluviales et de les relier entre elles. En se portant mutuellement secours, ces usines amélioreront leur facteur de charge, par suite l'utilisation complète de leurs excédents et abaisseront leur prix de revient. Portant par un fil sur les lieux de consommation l'énergie, elles rendront disponibles nombre de wagons, de bateaux, de locomotives.

Comprenant l'importance capitale pour le pays de posséder une législation spéciale pour l'utilisation de l'énergie hydro-électrique, le Parlement a voté, en automne dernier, une loi qui assure l'exploitation complète, rationnelle et rapide de nos forces hydrauliques. Cette loi donne aux concessionnaires la possibilité d'échapper aux prétentions inacceptables des propriétaires riverains des cours d'eau non domaniaux ; elle considère les grandes entreprises hydro-électriques comme possédant le caractère d'utilité publique. Elle prévoit au profit des sociétés concessionnaires, l'aide financière de l'Etat. En revanche, elle les astreint à des réserves d'énergie à mettre à la disposition des établissements publics, des communes, des départements, des syndicats autorisés de l'agriculture et de la petite industrie. Elle les oblige à des accords entre elles pour utiliser au mieux la force hydraulique, à assurer par des travaux en commun la régularité des cours d'eau, à créer des réservoirs chargés de retenir l'eau en excès à certaines époques, afin de l'employer aux époques déficitaires au triple point de vue de la force, de la navigation et de l'irrigation.

Mais cette loi resterait insuffisante si elle n'était complétée par une autre modifiant les dispositions de la loi du 6 août 1906 qui concerne le transport de l'énergie. Seule elle peut assurer une solidarité étroite entre tous les usiniers, les obliger à s'entraider, à répartir plus rationnellement l'énergie, à la mettre à la disposition de l'ensemble du territoire comme le permettent les progrès de la science. L'aide financière de l'Etat lui facilitera cette tâche.

Cette conception de créer de puissantes installations thermiques et hydrauliques sur place, reliées entre elles, formant un vaste réseau de transports électriques à haute tension, chargés de répartir l'énergie entre les stations secondaires de distribution, fait l'objet d'études attentives dans tous les pays de houille blanche ou noire.

En Italie, le conseil supérieur des eaux, par le décret du 20 novembre 1916 a, dans ses attributions, l'étude des conditions dans lesquelles les installations existantes de production d'énergie seront utilisées entre elles et la préparation des accords à intervenir dans ce but entre les divers concessionnaires.

Les Etats-Unis, depuis longtemps, par suite de l'étendue des zones à desservir, ont réalisé le programme que les pays d'Europe élaborent en ce moment. En Belgique, ce sont les intéressés eux-mêmes qui ont pris l'initiative de constituer un comité d'études pour la mise en commun des usines d'électricité en vue d'une société nationale sur le modèle de la société des chemins vicinaux, pour exploiter les grandes entreprises et les réseaux qui les relient.

Dans les pays neutres, en Suisse, en Hollande, la même question préoccupe les esprits.

En Espagne, le ministère de la production a chargé la commission permanente d'électricité d'étudier la construction d'un réseau national d'énergie électrique. Cette commission a conclu à la création d'une ligne périphérique qui passe dans le voisinage des zones de grandes disqonibilités hydro-électriques et traverse les principales zones de consommation. De cette ligne, se détachent diverses lignes de compensation et de distribution qui se dirigent vers Madrid, centre du réseau, l'une par Saragosse, l'autre par le Douro, une troisième par le Jucar et une quatrième par le Tage.

Ces lignes desservent les centres carbonifères, se dirigeant du même centre de Madrid, l'une sur Puertollano, l'autre sur Tortose où elle rejoint la ligne de l'Est en desservant Barcelone qui a besoin d'un supplément d'énergie thermique. La longueur totale de la ligne périphérique est de 2,350 kilomètres et celle des lignes de compensation et de distribution de 2,050 kilomètres.

En Angleterre, une loi récente est intervenue sur les distributions d'énergie électrique. Le texte primitif proposé par le gouvernement anglais sur la distribution de l'électricité a été profondément modifié par le Parlement.

Au début, des commissaires spécialement désignés, devaient diviser le pays en zones appropriées, dans chacune desquelles un conseil de district était investi de pouvoirs absolus ; ses fonctions consistaient à fournir en abondance du courant électrique à bon marché. Ces conseils de districts représentaient, à cet effet, toutes les sections génératrices existantes et les grands réseaux de transmission. Ils assurent l'énergie aux organes de distribution actuellement existants qui continuaient à se charger de la distribution. Les conseils étaient autorisés à construire de nouvelles stations, de nouveaux réseaux et à entreprendre tous travaux utiles. Les commissaires pouvaient leur fournir des avances jusqu'à concurrence de 25 millions de livres et leur permettre d'emprunter. Chaque conseil de district avait son autonomie financière.

La commission de la chambre des communes hostile à pareille extension de la puissance administrative contraignit le Gouvernement à accepter une coopération volontaire entre les entreprises autorisées, à défaut de laquelle se constitueraient seulement les conseils de district. L'autorité était confiée aux représentants des entreprises autorisées auxquels pouvaient se joindre ceux des autorités locales des consommateurs et autres intéressés.

L'effet des amendements introduits par le gouvernement à la Chambre des lords fut d'éliminer les caractères obligatoires des créations des conseils, des acquisitions de stations et de réseaux et de réduire les dispositions financières à une somme de 20 millions de livres pour travaux indispensables.

La loi votée le 20 décembre 1919 ne laisse subsister que l'organisation volontaire d'un système national de distribution d'électricité.

Les quatre premiers articles de la loi se rapportent à la nomination et aux pouvoirs des commissaires, dont le nombre ne dépasse pas le chiffre de 5, et qui reçoivent leurs instructions du ministre des transports. Trois d'entre eux seront des fonctionnaires permanents, trois d'entre eux devront être choisis pour leurs connaissances scientifiques et commerciales. Il leur appartiendra de faire des expériences et des essais pour l'amélioration des méthodes.

Ils peuvent, après avis au public et enquête, créer de nouveaux districts et provoquer des projets qu'ils examineront, ou, à défaut, formuler leurs propres propositions.

Aucune entreprise ne pourra être transférée sans le consentement des propriétaires. L'approbation des deux Chambres sera requise.

Les commissaires pourront inviter les entreprises autorisées à modifier leur type de courant de fréquence ou de voltage, à moins que preuve ne puisse être faite, auprès du ministre des transports, que cela entrainerait des dépenses dérasionnables.

Au début de chaque année financière, les commissaires font approuver leurs prévisions de recettes et de dépenses et répartissent l'excédent de dépenses entre les divers groupements producteurs d'électricité au prorata du nombre produit l'année précédente.

Chaque autorité soumet annuellement aux commissaires le compte de ses revenus et de ses dépenses et un rapport sur ses opérations. Le droit du passage des câbles, soit aériens, soit souterrains, est l'objet de nouvelles dispositions.

En résumé, la nouvelle loi ne porte aucune atteinte à la situation des autorités locales et des compagnies existantes ; elle ne décourage pas les initiatives ; elle comble les lacunes, supprime les doubles emplois et assure, dans des conditions plus économiques, une production et une distribution plus rationnelle de l'énergie électrique.

En Allemagne, de savantes études ont paru pour inciter le Gouvernement fédéral à assumer lui-même la production et la distribution

d'énergie; et nul doute qu'avec les bouleversements actuels et la tendance socialiste qui règne de l'autre côté du Rhin, l'idée d'un monopole de l'électricité ne fasse de rapides progrès. Au surplus, quelques Etats ont déjà pris les devants. C'est ainsi que le gouvernement bavarois cherche à grouper sous sa direction les producteurs d'énergie en une société qui créera de nouvelles centrales, un réseau plus étendu et qui achètera et livrera la production de toutes les centrales en fonctionnement. Dans le Grand-Duché de Bade, l'état s'est décidé à construire et à exploiter lui-même la centrale de la Murg et cède l'énergie à une société de distribution qu'il contrôle. En Saxe, depuis le 1er janvier 1917, l'Etat produit et vend aux communes l'énergie; il compte acheter et absorber peu à peu toutes les entreprises existantes. L'Etat prussien possède et exploite déjà un nombre important de centrales électriques et il s'occupe de réaliser la distribution uniforme d'électricité dans tout le pays.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement et voté par la Chambre des députés a pour objet de modifier la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie pour l'adapter aux principes qui ont dirigé le législateur en matière d'aménagement de cours d'eau. De même, en effet, que dans la loi récente sur l'utilisation de l'énergie hydraulique, il a prescrit un certain nombre de règles auxquelles les industriels devront se conformer, il est nécessaire, pour le transport et la distribution de l'énergie électrique, que l'administration soit armée pour faire prévaloir sa manière de voir, pour obtenir le groupement des énergies dispersées et leur imposer, au besoin, des directives conformes à l'intérêt du plus grand nombre.

Or, la loi du 25 juin 1906 n'a ni la même portée, ni le même caractère que la loi du 16 octobre 1919 sur l'utilisation de l'énergie hydraulique. Cette dernière, par exemple, ne laisse pas au demandeur le choix du régime sous lequel sera placée la dérivation et fixe les cas où il y aura obligatoirement lieu à concession ou à autorisation, suivant la puissance de l'usine; au contraire, la loi du 15 juin 1906 permet aux industriels d'opter entre le régime de permission de voirie et celui des concessions. L'article 3 porte, en effet, qu'une distribution d'énergie électrique empruntant sur tout ou partie de son parcours les voies publiques, peut être établie et exploitée soit en vertu de permission de voirie, sans durée déterminée, soit en vertu d'une concession avec une durée déterminée, cahier des charges et tarif maximum. Elle peut, suivant la demande de l'entrepreneur être soumise simultanément dans des communes différentes, à des régimes différents, soit celui de permissions de voirie sur une partie du réseau, soit celui de la concession simple ou celui de la concession déclarée d'utilité publique sur d'autres parties.

L'industriel peut opter. Et son choix sera déterminé non seulement par le souci d'éviter une longue procédure, mais parce que la permission de voirie ne peut prescrire aucune disposition relative aux conditions commerciales de l'exploitation. La concession, au contraire, comporte un cahier des charges avec tarif maximum et le retour des installations à l'autorité concédante en fin de concession. La permission de voirie, il est vrai, n'est qu'une autorisation toujours révocable, mais en fait, elle ne peut être retirée pour des motifs étrangers à l'intérêt de la voirie et de la sécurité de la circulation. Aussi les distributeurs d'énergie ont préféré le plus souvent le régime de la permission de voirie.

Sans doute de nombreuses circulaires sont venues contrecarrer cette inclination. Mais il n'est resté pas moins vrai que la loi en vigueur, conçue dans le but de faciliter la création de transport et de distribution, n'a rien prévu pour organiser ce transport et cette circulation.

Le projet de loi qui vous est soumis comble cette lacune.

L'objet des accords à intervenir est parfaitement défini à l'article 1er. Il s'agit de la construction et de l'exploitation de réseaux de lignes de transport à hautes tensions, joignant les usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation. Il n'est pas touché au régime des distributions secondaires et locales qui continueront à bénéficier des mêmes avantages et à supporter les mêmes charges que par le passé. Par contre, le projet vise aussi bien les usines à vapeur que les usines hydrauliques. Au surplus, en raison des variations des débits des cours d'eau, tous les réseaux de quelque importance ont recours à des stations thermiques pour passer les pointes. Le texte proposé permettra d'organiser cette entr'aide mutuelle entre les deux sources d'énergie, de manière à utiliser l'une et l'autre de la façon la plus économique et la plus complète.

L'Etat ou les intéressés pourront prendre l'initiative de l'entente à réaliser. Il appartiendra de toutes façons à l'administration d'approuver les accords volontairement conclus. Au surplus, l'Etat aura la faculté, lui-même, s'il le juge préférable, de construire le réseau de jonction. D'autre part, le projet prévoit le concours éventuel des départements, des communes ou des services publics consommateurs intéressés au premier chef à la construction du réseau qui les mettra en mesure de disposer d'énergie électrique à bon marché. Enfin, si des producteurs d'énergie n'arrivaient pas à se mettre d'accord, l'Etat aura droit de les contraindre à s'associer, sous son contrôle, dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique. Le cas échéant, l'Etat pourra apporter un concours financier à ces organismes dont il prévoit la création obligatoire.

La chambre de commerce de Lyon et d'autres groupements industriels se sont demandé si l'organisme nouveau ne sera qu'un organisme de transmission chargé de transporter l'énergie électrique du vendeur à l'acheteur, comme le chemin de fer livre la marchandise du lieu de production au lieu de consommation, ou si, au contraire, il pourra lui-même acheter de la force et la revendre.

Votre commission, estime, comme le Gouvernement lui-même, que l'organisme collectif est avant tout un organisme de transmission. C'est bien ce que dit le texte du projet de loi lorsqu'il définit l'organisme à créer comme ayant pour but de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension destinées, notamment, à joindre les usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent les lignes de distribution. Les groupements projetés joueront donc à la fois le rôle d'organes de compensation et de répartition d'énergie:

1° De compensation, en permettant aux centrales jonctionnées d'échanger leurs excédents dans des conditions qui seront déterminées par un règlement auquel tous les associés seront tenus d'adhérer;

2° De répartition, en mettant à la disposition des distributeurs éloignés des centres de production la force ou la lumière dont ils peuvent avoir besoin.

Mais il ne saurait cependant être refusé à l'organe collectif qui exploitera une usine construite par l'Etat ou qui disposera d'énergie sans emploi, d'utiliser cette énergie en la cédant en gros à des sociétés de distributions ou à des collectivités. Les bénéfices qu'il pourra ainsi réaliser permettront souvent de gager la dépense d'établissement du réseau. Mais on doit poser en règle que jamais l'organisme collectif ne se chargera de la vente en détail de l'énergie. Les producteurs ne souffriront pas de concurrence de sa part; ils garderont leur clientèle, ils pourront la développer en toute liberté avec d'autant plus de facilité qu'ils trouveront dans les disponibilités du réseau collectif, de quoi satisfaire aux demandes nouvelles sans recourir à l'installation toujours onéreuse de nouveaux groupes mal utilisés.

Il peut encore se faire qu'une usine électrique voit sa consommation d'énergie augmenter ou diminuer suivant que les besoins de sa production varient suivant qu'elle modifie la nature de ses fabrications. Il va de soi que sauf cession volontaire de son énergie, le producteur sera toujours maître de reprendre la force dont il trouverait l'utilisation.

Enfin, l'organisme collectif sera accessible à tous ceux qui satisferont aux conditions fixées par le règlement d'administration.

L'union des syndicats électriques ne fait pas d'opposition absolue au texte du projet de loi. Elle exprime seulement le regret qu'il ne soit pas plus explicite.

Elle insiste surtout sur les points suivants: elle désirerait que le Sénat veuille bien, avant de se prononcer, obtenir de l'administration l'engagement qu'elle prendra l'avis du comité d'électricité. Nous avons déjà répondu, plus haut, à ce désidératum, en faisant remarquer que le Gouvernement ne peut être tenu à demander l'avis de ce comité, au sujet d'un projet de loi, dont l'initiative lui appartient et dont le Parlement aura à discuter. Ce projet prévoit un règlement d'administration publique qui déterminera la forme et le mode de fonctionnement des organismes collectifs de transport et de répartition d'énergie; or, le projet de règlement élaboré par le ministre des travaux publics, avec la collaboration des industriels intéressés, assure au comité d'électricité, dans l'application de la loi nouvelle, le même rôle qui lui est attribué dans celle de la loi de 1906. En particulier, l'organisme collectif ne peut être imposé aux producteurs distributeurs d'énergie aux communes, aux départements, etc., sans son avis conforme.

Son avis sera réclamé, et c'est indispensable au sujet des nombreuses difficultés techniques qui se présenteront lorsqu'il s'agira de brancher sur une seule et même ligne des réseaux dont les machines génératrices, les tensions, les fréquences, les natures de courant seront dissemblables, et pour assurer un fonctionnement régulier.

Ces difficultés sont d'ailleurs plus apparentes que réelles. Depuis le 1er avril 1918, une circulaire ministérielle a prescrit l'unification de la fréquence par l'adoption de 50 périodes par seconde. C'est, d'ailleurs, une fréquence que l'on peut considérer comme la plus usitée en France, la région de Paris excepté. Même pour ces cas, il est difficile de remédier à la non-concordance des fréquences par l'emploi d'alternateurs ayant pour objet de modifier les fréquences et d'assurer le transport avec 50 périodes. C'est un coefficient de rendement à introduire dans l'installation, rendement qui, suivant la charge, peut osciller entre 95 centimes et 75 centimes.

Pour les usines produisant du courant de même périodicité, mais à tensions différentes, la transformation en courant de même nature se fait facilement au moyen de postes abaisseurs ou élévateurs statiques.

Un point qui inquiète plus particulièrement l'union des syndicats d'électricité, c'est le mutisme de la loi sur les conditions financières qui présideront à la constitution de l'organisme collectif chargé de construire et d'exploiter les réseaux des lignes de jonction. Qui fournira l'argent? Seront-ce les producteurs, et, dans ce cas, seront-ils imposés chacun pour une somme déterminée à fournir même si leur situation de trésorerie leur rend impossible l'opération? Sera-ce l'Etat qui interviendra? Qui fixera le montant des sommes nécessaires? La loi omet de l'indiquer! Le règlement d'administration publique devrait régler cette question après avis obligatoire du comité d'électricité.

Il n'a pas paru à votre commission qu'il fut nécessaire pour donner satisfaction à l'union des syndicats d'électricité de modifier le texte de la loi, et de le renvoyer à la Chambre. Il suffira que le règlement d'administration publique règle le statut financier des organes collectifs et que ce règlement ne soit édicté que sur avis du comité d'électricité.

Un dernier point qui a préoccupé les groupements intéressés est celui de savoir ce qu'il adviendra si un producteur ou un distributeur d'énergie se refuse à l'application de la loi. La loi est muette à cet égard, mais l'article 8 du projet de règlement d'administration publique prévoit le cas. S'il y a désaccord irréductible, l'administration pourra ou bien racheter l'usine si l'exploitation est soumise à un cahier des charges, ou bien obliger le producteur à céder son installation moyennant une indemnité fixée par le jury d'expropriation. Cette disposition est indispensable si l'on veut que le projet de loi ait son plein effet.

La faculté laissée à l'Etat de se substituer, nous a-t-on dit au ministère des travaux publics, aux producteurs défaillants, n'a, du reste, rien d'exorbitant et n'est pas sans précédent dans nos lois.

On nous a donné les exemples suivants:

« Aux termes de l'article 14 de la loi de 1865, « les propriétaires qui n'auront pas adhéré au projet d'association pourront, dans le délai d'un mois, déclarer qu'ils entendent délaisser moyennant indemnité les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. L'indemnité à la charge de l'association sera fixée conformément à la loi du 3 mai 1841 (pour certains travaux), et (pour d'autres travaux) conformément à la loi du 21 mai 1836 », soit, de toutes façons, comme en matière d'expropriation. Les travaux ne peuvent commencer

qu'après le payement des indemnités de délaissement.

« Cette opération n'a pas de nom courant dans le langage juridique d'à présent. Elle s'appelait autrefois, et mériterait de s'appeler encore pour plus de clarté, la faculté de déguerpissement.

« Le déguerpissement, dit l'ancien répertoire de Guyot, c'est « l'abandonnement de la possession d'un immeuble, fait par le détenteur pour s'exempter de quelque charge réelle ». Et l'exemple classique d'alors était le cas d'un fonds grevé d'une rente. Si le débiteur de la rente la trouvait trop lourde, il se retirait du fonds et le créancier rentrait dans l'héritage déguerpi. Une formule ancienne de la faculté de déguerpissement s'adapte fort à propos au cas d'une amélioration collective par voie d'association syndicale. C'est le résumé par Loisel, en 1607, de l'article 211 de la *Coutume de Paris* : « Il faut contribuer à la réfection de ce qui est commun, ou y renoncer ».

« Notre droit moderne offre plusieurs cas de déguerpissement que voici dans l'ordre chronologique.

« Aux termes de l'article 66 de la loi du 3 frimaire an VII, encore en vigueur sur la contribution foncière, les particuliers peuvent s'affranchir de cette contribution pour les terres vaines et vagues, les landes, les bruyères, et les terrains habituellement inondés, en renonçant à ces propriétés au profit de la commune.

« Aux termes du Code civil (art. 656), tout copropriétaire d'un mur mitoyen peut se dispenser de sa contribution aux reconstructions et réparations, par l'abandon de son droit de mitoyenneté. Et, suivant l'article 699, quand la servitude qui grève un fonds comporte l'exécution, par le propriétaire du fonds grevé, des ouvrages nécessaires pour l'usage de la servitude, ce propriétaire peut abandonner le fonds assujetti pour s'affranchir de la charge.

« La loi du 20 août 1881 sur les chemins ruraux et d'exploitation, oblige tous les propriétaires dont un chemin dessert les héritages, à contribuer aux travaux d'entretien et de réfection. Mais, suivant l'article 37, ils « pourront toujours s'affranchir de toute contribution en renonçant à leurs droits soit d'usage soit de propriété ».

« Enfin, la loi du 8 février 1897, modifiant la loi du 6 août 1791 sur les domaines congéables de Bretagne, rappelle que le preneur « aura le droit de faire exponse », vieille expression pour dire déguerpir.

« En somme, il s'agit du travail d'utilité publique et l'administration doit être armée pour que cèdent les intérêts particuliers qui s'opposeraient à la réalisation de l'œuvre projetée.

« Nous pouvons ajouter que les producteurs dissidents seront largement indemnisés au cas où l'Etat userait de son droit de coercition et que leurs droits seront entièrement sauvegardés.

« L'administration insiste d'une manière toute particulière pour que cet article 8 figure dans le règlement d'administration publique à intervenir. »

Nous avons tenu à présenter les objections formulées contre le projet de loi, les réponses qui y ont été faites par l'administration.

En résumé, les industriels reconnaissent l'importance, la nécessité de créer des réseaux communs de transport de l'énergie électrique à haute tension, pour en éviter le gaspillage et pour permettre aux usiniers de se porter mutuellement secours, de parer aux inconvénients d'une production de force, essentiellement variable dans le courant de l'année, suivant les saisons, les régions, etc.

En ce qui concerne le point qui la préoccupe le plus, l'union des syndicats d'électricité obtient satisfaction, puisque le règlement d'administration publique qui aura entre autres, la tâche de régler le statut financier des organes collectifs, ne sera édicté qu'après avis du comité d'électricité.

Dans ces conditions, votre commission vous demande de voter ce projet de loi dont l'importance ne vous échappera pas qui donne satisfaction aux industriels et sauvegarde tous les intérêts : ceux du pays et ceux des particuliers. Il n'a pas paru à votre commission, qu'il fût utile de faire entrer, comme le réclame la chambre de commerce de Lyon, des représentants des chambres de commerce au comité d'électricité. Cette adjonction aurait pour conséquence de rompre, au détriment de l'élément industriel, l'équilibre que le législateur de 1906 a voulu réaliser entre les divers intérêts représentés au sein du comité consultatif. D'autant plus que si l'on donne satisfaction aux Chambres de commerce, il ne serait pas possible de refuser l'entrée au comité, à d'autres groupements tels que les chambres d'agriculture, les associations de protection des sites, etc.

PROJET DE LOI

Article unique. — La loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est complétée ainsi qu'il suit :

1° Ajouter un article 3 *bis* ainsi libellé :

« Dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou hydrauliques, l'Etat, s'il n'en prend lui-même l'initiative, pourra obliger les producteurs et, au besoin, les distributeurs d'énergie, les départements, communes et services publics d'une même région à constituer, sous sa direction et, le cas échéant, avec son concours financier, un organisme collectif spécial, en vue de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension destinées, notamment à joindre les usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent les lignes de distribution.

« Le cahier des charges fixera les taxes maxima de péage que l'organisme collectif sera autorisé à percevoir des usagers du réseau que tous les producteurs et distributeurs de la région intéressée pourront être tenus d'emprunter pour le transport de leur énergie. Des permissions de voirie ne pourront être délivrées par le préfet ou des actes de concession passés au nom de l'Etat, dans cette même région, que si ces entreprises ne font pas double emploi avec les réseaux de transport et les obligations à elles imposées devront, en tout cas, tenir compte de leur existence et des conditions de leur fonctionnement. »

2° Ajouter à l'article 18 un alinéa 4° *bis* ainsi libellé :

« La forme et le mode de fonctionnement des organismes collectifs de transport et de répartition d'énergie prévus à l'article 3 *bis* nouveau. »

ANNEXE N° 305

(Session ord. — Séance du 2 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi de MM. Henry Chéron, le général Hirschauer et Mauger, tendant à organiser la rééducation fonctionnelle et professionnelle des mutilés du travail et l'éducation fonctionnelle et professionnelle des infirmes, par M. Guillaume Poulle, sénateur (1).

Messieurs, le 15 juin 1920, nos honorables collègues MM. Henry Chéron, général Hirschauer et Mauger déposaient sur le bureau du Sénat une importante autant qu'intéressante proposition de loi tendant à organiser la rééducation fonctionnelle et professionnelle des mutilés du travail et l'éducation fonctionnelle et professionnelle des infirmes.

Cette proposition de loi était ainsi conçue, dans son texte initial :

« Art. 1er. — La République assure la rééducation des mutilés du travail, des mutilés par suite d'accidents ou de maladies, et l'éducation fonctionnelle et professionnelle des infirmes privés de ressources.

« Art. 2. — Il sera créé dans les facultés de médecine, un enseignement autonome « d'orthopédie pratique de prothèse et de rééducation fonctionnelle et professionnelle. »

« Cet enseignement, institué sous forme de cours complémentaire, aura pour but essentiel: l'étude des moyens destinés à prévenir les invalidités fonctionnelles des membres et l'étude des moyens susceptibles de compenser ces invalidités quand elles sont incurable Cette étude sera appliquée aux mutilés et au infirmes de toutes catégories (de naissance, par accidents ou par maladies).

« Cet enseignement comportera une partie clinique avec consultations pour invalides, et une partie théorique et pratique où seront exposés et démontrés les traitements et les meilleurs modes d'application d'appareils.

« Art. 3. — Le service de la rééducation des mutilés et de l'éducation des infirmes privés de ressources est assuré, pour chaque département, dans les conditions déterminées par délibération du conseil général et sous le contrôle de l'office national des mutilés,

« Art. 4. — En aucun cas, la rééducation ne pourra se traduire par une réduction de l'indemnité attribuée aux ayants droit de la loi sur les accidents du travail.

« Art. 5. — La loi de finances fixera le mode de répartition des dépenses résultant de l'application de la présente loi.

« Art. 6. — Il n'est rien modifié aux lois des 2 janvier 1918 et 31 mars 1919, concernant les mutilés et réformés de la guerre.

» Art. 7. — La présente loi n'entrera en vigueur qu'après que les crédits nécessaires auront été ouverts par la loi de finances.

« Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera ses conditions d'application. »

A l'appui de leur proposition, MM. Henry Chéron, général Hirsehauer, Mauger faisaient justement observer que la preuve est faite, depuis la guerre, qu'on peut rééduquer et réadapter professionnellement les mutilés; que les résultats obtenus dans les écoles de rééducation, subventionnées par l'office national, sont pleinement concluants; que l'expérience doit nécessairement conduire à d'autres applications, notamment en faveur des mutilés du travail, des mutilés par suite d'accidents, des infirmes.

Ils faisaient, en outre, remarquer que depuis la fin des hostilités, les médecins spécialistes placés à la tête des centres d'appareillage et des écoles de rééducation, démobilisés, sont revenus à leurs occupations professionnelles d'avant-guerre; qu'ils ne peuvent plus accorder, dans leurs occupations. le même rang à la prothèse et à la rééducation; que, par suite, la direction de la prothèse risque de retomber peu à peu entre les mains des fabricants d'appareils, sur les seuls guides de la routine et de l'empirisme: qu'il est nécessaire d'empêcher que les résultats déjà acquis en prothèse et en rééducation soient perdus.

Un devoir s'impose donc au Parlement, disent les auteurs de la proposition :

« Empêcher que les résultats déjà acquis en prothèse et en rééducation soient perdus: favoriser le développement de ces spécialités en les maintenant sur le terrain scientifique et en assurer la divulgation; reconnaître la rééducation du mutilé du travail et l'éducation de l'infirme comme un droit, ainsi qu'on l'a fait pour les mutilés de la guerre; conserver et perfectionner en temps utile quelques-unes des principales écoles de mutilés, pour y faire fonctionner ce service spécial. »

Envisageant les moyens de réaliser cette grande réforme sociale, MM. Henry Chéron, général Hirschauer et Mauger indiquent « qu'à la base de cette réforme capitale se trouve la nécessité de créer dans les Facultés de médecine, un enseignement d'orthopédie pratique, de prothèse et de rééducation ».

Cet enseignement, qui s'adresserait aux médecins, aux étudiants en médecine, aux fabricants prothésistes, comporterait : 1° Un enseignement clinique avec consultations pour tous les invalides civils, de tout âge et de tout sexe, et pour les invalides de guerre; — 2° Des cours pratiques sur les moyens de traiter les impotences fonctionnelles des membres, et sur l'application des appareils utiles au développement fonctionnel et au travail professionnel; — 3° Les recherches pour le perfectionnement des diverses branches de la prothèse et des méthodes de rééducation.

Les auteurs de la proposition de loi s'attachent à montrer les avantages scientifiques, économiques et sociaux de cet enseignement, et ils présentent, à ce sujet, les observations qui suivent :

Cet enseignement présentera de nombreux

(1) Voir le n° 246, Sénat, année 1920.

avantages, d'abord, des avantages scientifiques :

1° Il maintiendra la prothèse et la rééducation dans le domaine scientifique, et en assurera ainsi le développement rationnel et constant ;

2° Il contribuera à orienter les interventions chirurgicales, qui n'auront plus pour but unique de guérir les blessés des membres, mais de les préparer, aussi, à recevoir des appareils prothétiques, d'où modifications dans les procédés opératoires ;

3° Il dotera l'enseignement officiel français d'une spécialité nouvelle et importante, qui contribuera à attirer vers nos facultés un plus grand nombre d'étudiants étrangers.

Il aura, en second lieu, d'incontestables avantages pour les mutilés :

1° La prothèse et la rééducation se perfectionnant, on obtiendra des résultats meilleurs dans le rendement professionnel : d'où placement plus facile des mutilés ;

2° Les mutilés vont toujours demander conseil aux médecins pour leurs infirmités ou leur orientation professionnelle : ceux-ci, éclairés par l'enseignement qui leur sera fait, donneront désormais des conseils vraiment utiles, et deviendront les meilleurs propagandistes de la rééducation professionnelle.

Les avantages économiques et sociaux ne seront pas moins appréciables :

1° L'utilisation plus parfaite et plus nombreuse de la main-d'œuvre des mutilés rendra à la vie professionnelle des forces insoupçonnées ;

2° Il en découlera des conséquences financières heureuses pour l'Etat, les départements et les communes ;

3° Au développement scientifique de la prothèse est lié celui de l'industrie orthopédique française. Les progrès qu'elle a réalisés pendant la guerre sont dus, en grande partie, aux recherches des médecins spécialistes. En encourageant ces recherches, on favorisera le développement de cette branche industrielle et on lui assurera la prépondérance sur la concurrence étrangère.

Telle est la portée générale de la proposition de loi dont nos honorables collègues ont saisi le Sénat.

Nous allons l'examiner dans ses détails.

EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI

La proposition de loi soumise au Sénat, tendant à organiser la rééducation fonctionnelle et professionnelle des mutilés du travail et l'éducation des infirmes, tire son importance des avantages professionnels et moraux qu'elle procurera aux invalides, et des avantages économiques et sociaux qu'elle offrira à l'Etat, grâce au développement, scientifique et technique à la fois, de la rééducation et de la prothèse du travail.

Pour se rendre un compte exact de la valeur de la rééducation professionnelle et de la prothèse, et des progrès réalisés pour faciliter la reprise du travail des invalides, amputés ou estropiés, il faut : 1° rappeler quels étaient les moyens dont on disposait au début de la guerre et énumérer les résultats enregistrés depuis cette époque ; 2° indiquer la réglementation légale actuelle.

Nous pourrons ensuite préciser avec plus de clarté, — ce sera l'objet d'un troisième paragraphe, — le nouvel effort qui s'impose pour que tant d'efforts déjà faits ne restent pas stériles, et ce que doit être cet effort.

§ 1er. — Etat de la prothèse et de la rééducation au début de la guerre. — Création et évolution de la prothèse et de la rééducation pendant la guerre. — Résultats obtenus par la prothèse et la rééducation.

Au début de l'année 1915, alors que l'on comptait déjà un nombre considérable de grands blessés des membres, incurables, on se demandait avec angoisse ce que deviendrait dans l'avenir cette armée d'infirmes que l'on pressentait devoir augmenter encore au cours de l'évolution de la terrible campagne.

Les ressources en prothèse étaient, en effet, limitées à la jambe de bois, pour le membre inférieur, et à un manchon de cuir rigide, terminé par une main en bois, pour le membre supérieur.

Avec des appareils aussi ridiculement rudimentaires, les mutilés ne pouvaient espérer exécuter les mouvements usuels et encore moins reprendre leur métier. Aussi étaient-ils découragés et prédisposés, même parfois, à des actes de vivacité, pour exiger qu'on leur vienne efficacement en aide ; ceux qui ont vécu dans les centres de mutilés, à cette époque, se rappellent quel était leur état d'esprit.

C'est à l'instigation de M. Millerand, alors ministre de la guerre, que, dès janvier 1915, furent faites les premières études pour perfectionner l'appareillage. Ces études furent développées méthodiquement et scientifiquement par M. J. Godard. Dès son arrivée au sous-secrétariat du service de santé, il constitua une commission technique, composée de médecins spécialisés en orthopédie, d'ingénieurs, de constructeurs orthopédistes. Grâce à cette commission, qui fonctionna régulièrement pendant trois ans, la prothèse subit un essor considérable.

La prothèse anatomique, qui a pour but le remplacement d'un membre, fut complètement modifiée. On inventa pour nos mutilés du membre supérieur des modèles de bras bien adaptés à l'épaule, articulés au coude, et munis de mains dont les doigts actionnés par des tenseurs peuvent être utilisés pour les besoins les plus usuels. Les jambes artificielles en cuir ou en bois remplacèrent le pilon et permirent aux mutilés du membre inférieur de dissimuler l'absence de leur membre et de recouvrer une assise plus stable.

Les recherches poursuivies ne se limitèrent pas au seul remplacement d'un membre. Plus nombreux encore que les amputés sont les infirmes par paralysie, résection d'une partie d'un membre, absence de consolidation des fractures, etc.. Il a fallu créer pour ces infirmités une prothèse spéciale, dite prothèse fonctionnelle, qui assure aux blessés une amélioration notable dans la fonction de leurs membres. Un réséqué de la hanche peut désormais marcher avec assurance. Un réséqué du coude n'a plus son bras ballant et peut exécuter avec force et aisance presque tous les mouvements normaux de cette articulation. Les paralysés, enfin, par des combinaisons de tractions mécaniques, voient s'établir la suppléance des muscles perdus.

Mais les recherches ont été, surtout, poursuivies en vue d'aider le mutilé à reprendre son travail professionnel, et il faut souligner les résultats admirables obtenus par la prothèse de travail. On s'est, dans cette voie, beaucoup occupé des cultivateurs, dont la proportion parmi les amputés, en certaines régions, atteignait 65 p. 100. Ces mutilés ont reçu des porte-outils de travail dont quelques modèles sont des plus perfectionnés et des plus pratiques : tel le porte-outil de Julien, de Lyon, les appareils de prothèse agricole pour désarticulés d'épaule, amputés de bras ou d'avant-bras des docteurs Gourdon et Gendron, de Bordeaux, les mains agricoles pour cultivateurs et horticulteurs du docteur Boureau, de Tours, les pilons, sabots et pieds spéciaux pour amputés du membre inférieur, etc.

Très nombreux, aussi, sont les différents modèles de prothèse de travail adaptés aux mutilés pour les travaux industriels : la pince de Lumière, le porte-outil d'ajusteur de l'école de rééducation de Bordeaux, les porte-outils divers de l'école de rééducation de Montpellier, les mains ouvrières du docteur Boureau, etc., sont utilisés couramment.

A mesure que l'on développait la prothèse, on instituait, parallèlement, la rééduction professionnelle, inexistante, au moment de la guerre, en France. Grâce à M. Brisac, directeur de l'assistance et de l'hygiène publiques au ministère de l'intérieur, dont l'œuvre si féconde a été continuée par l'office national des mutilés et réformés, on fondait des écoles spéciales où amputés et estropiés étaient admis soit pour se réadapter à leurs anciens métiers, soit pour en apprendre un nouveau, soit pour se préparer aux examens de comptable ou de fonctionnaire de l'Etat quand leurs infirmités ne leur permettaient plus d'exercer un métier manuel. Plus de 150 écoles de rééduction furent créées dans toute la France.

Mais la rééducation, pour être profitable, devait se faire d'une façon méthodique et d'après les règles applicables spécialement aux mutilés, c'est-à-dire à des hommes déjà un peu âgés et dotés de moyens physiques et intellectuels très différents. On fut donc amené à créer, en outre de ces nombreuses écoles et sections de rééducation établies dans toute la France, notamment une école normale de rééducation, à Bordeaux : celle-ci fut dotée d'un laboratoire de physiologie professionnelle et de 18 sections d'enseignement, dont les travaux, à la fois scientifiques et techniques, permirent d'établir les règles de l'orientation professionnelle pour chaque variation de mutilations, les méthodes d'entraînement professionnel pour chaque métier, et une technique éducative spéciale pour le développement de la sensibilité des moignons.

Les résultats obtenus par la combinaison de la prothèse de travail et de la rééducation professionnelle sont des plus saisissants.

Si l'on envisage les résultats individuels, on constate que des amputés de l'avant-bras, des mains, et même des désarticulés d'épaule, ont pu se remettre aux travaux agricoles, de même que des amputés de cuisse ou de jambe ; que des amputés de main sont devenus ajusteurs ; que des réséqués du coude réussissent bien dans les ateliers de ferblanterie ; que la vannerie, le cannage et le rempaillage des chaises sont des métiers profitables aux paralysés de la main ; que l'écriture est un jeu pour un amputé de main ; que l'on arrive à faire exécuter avec la main gauche les mêmes mouvements, aussi perfectionnés, qu'avec la main droite, l'écriture d'un gaucher rééduqué ne se distinguant pas de l'écriture d'un droitier, etc. Fait encore plus saisissant : des amputés des deux mains, grâce au développement de la sensibilité de leurs moignons, d'après la méthode rééducative de l'école de rééducation de Bordeaux, arrivent à manger seuls, à se raser et à exercer des travaux de vannerie et des travaux agricoles avec une aisance et une perfection incroyables.

Mais si les résultats individuels sont intéressants, les résultats généraux ne le sont pas moins. On a pu, jusqu'à ce jour, remettre au travail, grâce à la prothèse et à la rééducation, plus de 66,000 grands blessés de guerre, le nombre des réadaptés est encore plus important.

Ajoutons à ce nombre déjà grand, tous les mutilés qui, à la simple vue de leurs camarades rééduqués, ont repris courage et se sont remis à l'œuvre, soit en se plaçant chez des patrons, soit en travaillant chez eux. Les mutilés pouvant désormais espérer se rendre utiles et gagner leur vie, leur état moral s'est heureusement modifié, et, loin d'être des révoltés ou des désespérés, ils n'aspirent plus qu'à travailler.

Des expériences faites au cours de la guerre, il ressort nettement qu'une lésion des membres, même aussi grave qu'une amputation, si elle prive le blessé d'une partie notable de ses moyens fonctionnels, ne le prive pas, proportionnellement, de sa capacité professionnelle qui peut être récupérée en partie.

Certes, les grands blessés ne récupèrent pas, avec la possibilité de travailler, le taux normal de rendement, mais ils apportent dans une proportion non négligeable, une part de leur activité à la renaissance économique du pays et ne doivent plus être considérés comme des non-valeurs. Du reste, la preuve la plus convaincante que les résultats obtenus sont excellents est fournie par le nombre de plus en plus grand des mutilés réclamant le bénéfice de la rééducation professionnelle. Autrefois, les écoles de rééducation se peuplaient difficilement, actuellement la plupart d'entre elles, les mieux organisées, ne peuvent satisfaire aux demandes d'admission.

Tous les efforts pour assurer le perfectionnement de la prothèse et le développement de la rééducation professionnelle ont été faits dans la période comprise entre le milieu de l'année 1915 et la signature de l'armistice. Trois ans et demi ont donc suffi pour amener tous les résultats énumérés.

Pour se faire une idée du rendement pratique que peuvent obtenir les mutilés le plus gravement atteints, après avoir été bien appareillés et rééduqués, citons quelques uns des salaires touchés par certains d'entre eux, soit dans l'industrie, soit dans le commerce, soit dans les emplois divers.

DÉSIGNATION	EMPLOIS DIVERS	SALAIRES TOUCHÉS
Amputé de la main gauche	Traceur sur métaux	24 fr. par jour.
Amputé du bras droit	Fabricant de jouets	9 —
Amputé du bras droit	Employé de commerce.	300 fr. par mois.
Amputé du bras droit	Commis comptable	445 —
Amputé du bras droit	Commis de banque	460 —
Désarticulé du bras gauche	Secrétaire téléphoniste.	334 —
Amputé du bras et de la jambe gauches	Commis comptable	525 —
Désarticulé de l'épaule droite	Commis d'octroi	7.000 fr. par an.
Amputé du bras gauche	Percepteur	5.000 —
Désarticulé de l'épaule gauche	Employé d'octroi	6.800 —
Perte étendue de substance osseuse du radius.	Vannier	9 fr. par jour.
Amputé de la jambe droite	Cordonnier	8 —
Amputé des deux pieds	Tailleur	10 —
Ankylose du genou et raccourcissement du membre inférieur de 7 centimètres	Ajusteur orthopédiste	18 —
Paralysie des membres inférieurs	Cordonnier	15 —
Ankylose de la hanche, 6 centimètres de raccourcissement du membre inférieur	Relieur	24 —
Amputé de la cuisse droite	Tourneur sur métaux	13 —
Amputé de la cuisse gauche	Ajusteur	18 —
Amputé de la cuisse gauche	Tailleur	14 —

A côté de ces salaires, on doit mentionner que, même dans des cas exceptionnellement sérieux, tels que les amputations des deux mains, les trépanations du crâne avec hémiplégie, on peut faire obtenir à ces malheureux invalides un gain de 2 à 3 fr. par jour, ce qui présente le double avantage pour eux d'augmenter un peu leurs pensions, mais surtout de relever leur moral en leur permettant de travailler et de se rendre compte qu'ils ne sont pas absolument improductifs.

§ 2. — Etat de la réglementation légale actuelle en matière de rééducation professionnelle.

En même temps qu'elle créait l'office national des mutilés, la loi du 2 janvier 1918 reconnaissait, dans son article premier, la faculté pour « tout militaire ou ancien militaire atteint d'infirmités, résultant de blessures ou de maladies contractées ou aggravées pendant la guerre, de réclamer son inscription à une école de rééducation professionnelle, en vue de sa réadaptation au travail et notamment de sa rééducation professionnelle et de son placement. »

Des décrets, décisions, circulaires postérieurs, (26 février — 6 mai — 24 septembre — 21 octobre 1918 et 18 mars 1919) déterminèrent, de la manière la plus libérale et la plus conforme aux intérêts des bénéficiaires, les mesures d'application de la loi initiale.

Cette large interprétation reçut enfin une sanction officielle dans l'article 76 de la loi du 31 mars 1919 qui transforma la faculté primitive en un droit absolu que peuvent invoquer les réformés nos 1 et 2, ainsi que les réformés temporaires, pourvu, toutefois, que la réforme ait sa cause dans un fait de guerre ou de service et qu'elle mette les réformés dans l'impossibilité d'exercer leur métier habituel.

Désormais, peuvent prétendre à la rééducation professionnelle :

1° Tous les pensionnés définitifs ou temporaires soumis au régime de la loi du 31 mars 1919 :

2° Les auxiliaires démobilisés titulaires d'une pension temporaire ou ayant fait l'objet d'une proposition de pension temporaire:

Les formalités d'admission ont été réduites au strict minimum. Les demandes peuvent être adressées, au choix du candidat, soit au directeur de l'établissement le plus proche de sa résidence, soit au comité départemental des mutilés siégeant à la préfecture de son département, soit enfin à l'office national.

Pendant toute la durée de leur séjour à l'école, les mutilés bénéficient des avantages suivants : ils sont hébergés et nourris gratuitement ; ils reçoivent les vêtements de travail nécessaires ; suivant les écoles et suivant les métiers choisis, ils bénéficient de primes au travail variables et proportionnelles.

Ceux qui justifient de charges de famille particulières peuvent obtenir de leurs comités départementaux des indemnités destinées à suppléer aux allocations militaires supprimées par la loi de finances du 30 septembre 1919.

Enfin, ils sont dédommagés, à leur arrivée à l'école, des frais de transport qu'ils ont eu à supporter pour s'y rendre.

Ces divers avantages ajoutés à la propagande efficace faite par l'exemple même des rééduqués et aux efforts accomplis par l'office pour arriver à une organisation plus rationnelle de ses méthodes d'enseignement et pour tenir l'outillage de ses écoles à la hauteur des exigences de l'industrie, assurèrent un développement constant de l'œuvre de rééducation.

De 8,165 en 1916, la population scolaire des centres de rééducation est montée à près de 18,000 en 1918. Le fléchissement accusé par l'état statistique afférent à l'année 1919, et aux deux premiers mois de l'année en cours, qui fait apparaître un nombre total de présents s'élevant à 6,128, est dû à la fermeture opérée par le service de santé militaire, duquel elles relevaient, des nombreuses sections à effectif réduit, disséminées sur tout le territoire, et à la disparition des cours de réadaptation annexés aux centres d'appareillage où les mutilés apprenaient, en un temps assez court, à tirer le meilleur usage des appareils dont ils étaient munis, mais sans se livrer à une rééducation véritable.

L'office national, s'est de son côté, orienté délibérément dans cette voie de la réduction des centres, tout en prenant le plus grand soin de maintenir les disponibilités nécessaires pour satisfaire à toutes les demandes d'admission.

Dans le dernier semestre de l'année 1919 et dans le premier trimestre de l'année 1920, 10 écoles furent supprimées. Cette mesure permit de concentrer toutes les ressources financières de l'office sur des centres importants dont la marche est plus facile à contrôler et dans lesquels le groupement des élèves donne de meilleurs résultats.

De plus en plus, l'office tend à developper et à perfectionner les centres qui deviennent le point d'attraction de régions entières et où se trouvent enseignés les métiers les plus divers. Il est tenu le plus grand compte, en outre, des besoins économiques des diverses contrées et de leurs industries particulières. Aussi, les écoles spécialisées telles que celles de Cluses pour l'horlogerie, de Fayl-Billot pour la vannerie, de Lyon-Gerland pour la métallurgie, de Nemours pour la taille du diamant, d'Oyonnax pour l'industrie du peigne, sont-elles maintenues en plein exercice.

A l'heure présente, 53 écoles sont ouvertes, sous le contrôle de l'office national ; 45 reçoivent les mutilés et réformés de la guerre ; 3 autres sont exclusivement réservées aux aveugles de guerre ; le Phare de Bordeaux (Gironde), l'école Gallieni à Lyon-Villeurbanne (Rhône), l'école de rééducation des soldats aveugles, 99, bis, rue de Reuilly, Paris (Seine).

Quatre écoles sanitaires de réadaptatiou agricoles : l'école sanitaire de rééducation agrioole de Campagne-les-Bains (Aude), l'école sanitaire de rééducation agricole de Boulou-les-Roses (Corrèze), la ferme-école de la ville de Nantes, château de la Placelière (Loire-Inférieure), l'école sanitaire de rééducation agricole de Passy, par Véron (Yonne), sont accessibles aux réformés tuberculeux ou prétuberculeux qui, en raison de la nature de l'affection dont ils sont atteints, ne sauraient être admis dans les centres ordinaires.

Les blessés nerveux disposent, de leur côté, à Arnouville-et-Gonesse (Seine-et-Oise), d'un centre spécialement aménagé pour eux.

Il convient d'augmenter ce total des trois écoles réservées aux femmes pensionnées de la guerre, dont la réadaptation professionnelle fut mise, par décret du 21 mai 1919, à la charge de l'office national.

Nous donnons ci-après la liste des écoles de rééducation subventionnées par l'office national des mutilés, liste arrêtée à la date du 1er juillet 1920 :

DÉPARTEMENTS	DÉNOMINATION	RATTACHEMENT
Ain	Section spéciale de rééducation professionnelle des mutilés, annexée à l'école pratique de commerce et d'industrie d'Oyonnax.	Ministère du commerce.
Aisne	Ecole de rééducation professionnelle de vannerie à Hirson	Comité départemental.
Alger	Centre de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre (Afrique du Nord) à Kouba.	Département.
Aube	La ferme des mutilés (domaine de la Mardelle) à Saint-Martin-de Bossenay	Œuvre privée.
Aube	Ecole champenoise de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre à la Chapelle-Saint-Luc près Troyes.	Ville de Troyes.
Aude	Ecole sanitaire de rééducation agricole de Campagne-les-Bains	Hôpital complémentaire n° 59.
Aveyron	Ecole de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre à Rodez	Département.
Calvados	Ecole départementale de rééducation professionnelle des blessés et mutilés de la guerre à Douvres-la-Délivrande.	Comité départemental.

DÉPARTEMENTS	DÉNOMINATION	RATTACHEMENT
Charente	Section de rééducation professionnelle agricole annexée à l'école pratique d'agriculture de l'Oisellerie.	Ministère de l'agriculture.
Cher	Ecole de rééducation professionnelle des blessés du département du Cher, 8, rue des Arènes, à Bourges.	Département.
Corrèze	Section de rééducation annexée à l'école pratique d'agriculture et des industries rurales de Neuvic.	Ministère de l'agriculture.
Corrèze	Ecole sanitaire de rééducation agricole de Boulou-les-Roses, par Turenne	Comité départemental.
Corrèze	Section de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre annexée à l'école professionnnelle supérieure d'Ussel.	Ministère de l'instruction publique.
Doubs	Ecole de rééducation professionnelle agricole de Besançon-Saint-Claude	Comité départemental.
Finistère	Centre de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, 9, rue Poitzmeguer, à Brest.	Ville de Brest.
Gard	Association régionale du Gard pour la rééducation des mutilés de la guerre, 24, rue Colbert, à Nimes.	Comité départemental.
Garonne (Haute-)	Section de rééducation annexée à l'école régionale d'agriculture d'Ondes	Ministère de l'agriculture.
aronne (Haute-)	Ecole départementale professionnelle des mutilés, 4, rue des Récollets, à Toulouse.	Département.
Garonne (Haute-)	Ecole de rééducation de mécanique agricole de l'université de Toulouse, 45, rue des Récollets.	Université de Toulouse.
Gironde	Ecole pratique et normale de rééducation des mutilés et estropiés de la guerre, 30, rue Hamel, à Bordeaux.	Ville de Bordeaux.
Gironde	Le Phare de Bordeaux, œuvre de rééducation des soldats aveugles, château de Lescure, boulevard Antoine-Gauthier, à Bordeaux.	Œuvre privée.
Hérault	Ecole professionnelle de blessés de la 16e région à Montpellier	Hospices.
Hérault	Ecole professionnelle des veuves de guerre à Montpellier	Hospices.
Ille-et-Vilaine	Ecole de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, abbaye Sainte-Mélaine, 3, place Sainte-Mélaine, à Rennes.	Comité départemental.
Ille-et-Vilaine	Ecole de rééducation professionnelle des veuves de guerre à Rennes	Comité départemental.
Indre-et-Loire	Centre de rééducation professionnelle de Tours, 51, rue d'Entraigues, à Tours	Œuvre privée.
Loire	Ecole professionnelle des blessés militaires du département de la Loire, 17, rue Benoit-Malon, à Saint-Etienne.	Département.
Loire-Inférieure	Ecole municipale de rééducation fonctionnelle et professionnelle pour les mutilés et infirmes de la guerre, 16, rue de Bel-Air, à Nantes.	Ville de Nantes.
Loire-Inférieure	Ferme-école de la ville de Nantes. Centre de rééducation agricole pour les blessés de la poitrine, château de la Placelière, par Château-Thebaud.	Ville de Nantes.
Loiret	Œuvre de rééducation et de placement des mutilés de la guerre, 10, rue Chappon, à Orléans.	Comité départemental.
Lozère	Atelier d'apprentissage de bonneterie pour veuves de guerre, à Mende	Comité départemental.
Haute-Marne	Section spéciale de rééducation annexée à l'école nationale de vannerie et d'osiériculture de Fayl-Billot.	Ministère de l'agriculture.
Meurthe-et-Moselle	Ecole maréchal Foch. Centre de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, quai de la Bataille, à Nancy.	Hospices civils.
Morbihan	Ecole de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, 28, rue Jules-Simon, à Lorient.	Ville.
Nord	Ecole des mutilés de la guerre à Tourcoing	Hospices civils.
Pas-de-Calais	Centre de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, place de la République, à Calais.	Ville de Calais.
Puy-de-Dôme	Centre de rééducation professionnelle des blessés de la guerre à Clermont-Ferrand.	Comité départemental.
Rhône	Ecole Gallieni. Rééducation des aveugles et des sourds-muets de la guerre, 18, rue de la Reconnaissance, à Lyon-Villeurbanne.	Œuvre privée.
Rhône	Ecole des mutilés de Lyon-Gerland, chemin du Moulin-à-Vent prolongé	Comité départemental.
Rhône	Ecole municipale de rééducation professionnelle des blessés ou école Foch, 25, chemin de Tourvieille, à Lyon.	Ville de Lyon.
Savoie	Section de rééducation professionnelle des blessés (école de Montmélian à Chambéry.	Comité départemental.
Savoie (Haute-)	Ecole de rééducation professionnelle des mutilés d'Annecy, 10, rue Jean-Jacques-Rousseau.	Ville d'Annecy.
Savoie (Haute-)	Section de rééducation professionnelle des mutilés annexée à l'école nationale d'horlogerie de Cluses.	Ministère du commerce.
Seine	Institut national professionnel des invalides de la guerre à Saint-Maurice	Etablissement reconnu d'utilité publique.
Seine	Maison du Soldat du 13e arrondissement, rue Jenner, n° 47, Paris	Œuvre privée.
Seine	L'Aide immédiate aux invalides de la guerre, 14, avenue Trudaine, Paris	Etablissement reconnu d'utilité publique.
Seine	Ecole pratique de rééducation professionnelle de Paris, 6, rue de Cotte, et 5, rue d'Aligre (12e).	Aide immédiate.
Seine	Maison de rééducation des soldats aveugles de Reuilly, 99 *bis*, rue de Reuilly, Paris.	Hôpital des Quinze-Vingts.
Seine	Protection du travail féminin après la guerre, 18, place des Vosges (pour les veuves), Paris.	Œuvre privée.
Seine	Aide aux veuves de militaires de la grande guerre, 39, rue du Général-Foy, Paris	Œuvre privée.
Seine	Ecole Rachel, 140, rue de Bagneux, à Montrouge	Œuvre privée.
Seine-Inférieure	Ecole de rééducation professionnelle de blessés de la guerre, 50, rampe Bouvreul, à Rouen.	Chambre de commerce.
Seine-Inférieure	Section des pupilles annexée à l'école pratique d'industrie du Havre	Ministère du commerce.

DÉPARTEMENTS	DÉNOMINATION	RATTACHEMENT
Seine-et-Marne.....	Ecole de rééducation professionnelle pour la taille du diamant à Nemours.....	Comité départemental.
Seine-et-Oise	Centre de réadaptation aux travaux agricoles des blessés de la guerre de Grignon.	Comité départemental.
Seine-et-Oise	Centre de rééducation agricole pour les mutilés de la guerre annexé à la bergerie nationale de Rambouillet.	Ministère de l'agriculture.
Seine-et-Oise.....	Ecole de rééducation professionnelle des blessés nouveaux d'Arnouville et Gonesse.	Comité départemental.
Seine-et-Oise	Centre de rééducation de la ferme de Champagne, à Juvisy-sur-Orge (union des colonies étrangères en France).	Œuvre privée.
Seine-et-Oise.....	Ecole sanitaire de rééducation agricole, château de Sillery, par Epinay-sur-Orge.	Œuvre privée.
Tarn.....	Ecole de rééducation professionnelle annexée à l'école primaire supérieure d'Albi.	Comité départemental.
Vienne (Haute-).....	Centre de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre, 6, avenue Garibaldi, à Limoges.	Chambre de commerce.
Yonne	Ecole sanitaire de rééducation agricole de Passy, par Véron.	Hôpital sanitaire n° 2, S. S. M.

— Les établissements relevant du ministère de l'agriculture, susceptibles de recevoir des boursiers au compte de l'office national des mutilés, sont les suivants :

Ariège. — Ferme-école de Romat.

Cantal. — Ecole pratique d'agriculture et de laiterie d'Aurillac.

Charente-Inférieure. — Ecole professionnelle d'industrie laitière de Surgères.

Charente-Inférieure. — Ecole pratique d'agriculture de Saintes.

Charente-Inférieure. — Ecole pratique de motoculture, de distillerie et de tonnellerie de Saintes.

Creuse. — Ecole pratique d'agriculture des Granges, près Crocq.

Doubs. — Ecole nationale d'industrie laitière de Mamirolle.

Eure. — Ecole pratique d'agriculture de Neubourg.

Gers. — Centre de rééducation professionnelle agricole d'Auch-Beaulieu.

Hérault. — Ecole nationale d'agriculture de Montpellier.

Ille-et-Vilaine. — Ecole nationale d'agriculture de Rennes.

Jura. — Ecole nationale d'industrie laitière de Poligny.

Pyrénées (Hautes-).— Fruitière-école de Lannemezan.

Savoie (Haute-).— Ecole pratique d'agriculture de Contamine-sur-Arve.

Seine-et-Oise. — Ecole pratique d'aviculture de Gambais.

Seine-et-Oise. — Ecole nationale d'horticulture de Versailles.

Tarn. — Centre de rééducation agricole de Lavaur.

Var. — Ecole pratique d'agriculture d'Yères.

Vienne (Haute-). — Ferme-Ecole de Chavagnac.

Vendée. — Ecole pratique d'agriculture de Pétré.

Yonne. — Ecole pratique d'agriculture de la Brosse.

Il nous paraît utile d'indiquer également les métiers enseignés dans les écoles :

NOM DES ÉCOLES	MÉTIERS ENSEIGNÉS
Aide immédiate, école de l'avenue Trudaine, 14, à Paris.	Horlogerie, chauffeurs, bijouterie fantaisie, bijouterie or, mécanique et chirurgie dentaire, cordonnerie, mécanique, motoculture, soudure autogène, jouets, reliure, emplois réservés (3e catégorie), enseignement général, dessin industriel, enseignement commercial, vitraux d'art, linotypie, coiffure, divers.
Aide immédiate, école de la rue de Cotte, 6, et rue d'Aligre, 5, à Paris.	Bourrellerie, sellerie, papeterie, reliure, coiffure, vernissage, cordonnerie, dessin industriel, dessin d'art appliqué, chaudronnerie, étamage, soudure autogène, menuiserie, ébénisterie, savonnerie, peinture, étiquettes.
L'Atelier, rue de la Durance, 5, à Paris.	Menuiserie, ébénisterie, tonnellerie, vernissage au tampon, découpeurs sur bois aux machines, tourneurs sur bois.
La Maison du soldat du 13e, rue Jenner, 47, à Paris.	Motoculture, chauffeurs d'automobile, étude spéciale du moteur.
Institut national professionnel des invalides (Saint-Maurice).	Bourrellerie, cordonnerie, dessin, électricité, ferblanterie, mécanique agricole, maroquinerie.
Oyonnax (Ain).....	Comptabilité, tournerie sur bois, découpage, cannelage, ponçage, rencarrissage.
Kouba (Alger).....	Enseignement général, tailleurs, brosserie, cordonnerie, zinguerie, serrurerie, forge, horlogerie, bourrellerie, sellerie, menuiserie, coiffure.
La Chapelle - Saint - Luc (Aube).	Dessin industriel, comptabilité, coiffeurs, typographes, diviseurs, tourneurs sur métaux, conducteurs d'automobiles, percepteurs, bonnetiers, clercs de notaire, instituteurs, ajusteurs mécaniciens, relieurs, cordonnerie, bourrellerie, vannerie.
Campagne-les-Bains (Aude).	Fabrication de balais de bruyère, conduite d'une ferme, culture maraîchère, aviculture, apiculture, menuiserie, fabrication de jouets, porcherie, vannerie, reliure.
Rodez (Aveyron).....	Cordonnerie, tailleurs, menuiserie, mécaniciens, bourrellerie, sellerie, saboterie.
Douvres-la-Délivrande (Calvados).	Agriculture, vannerie, ouvriers en fer, menuiserie, enseignement, cordonnerie, reliure, bourrellerie.
L'Oiselleric (Charente).....	Agriculture mécanique rurale, viticulture, jardinage, élevage, laiterie.
Bourges (Cher)	Comptabilité, dactylographie, enseignement général, dessin industriel, prothèse dentaire, vannerie, cordonnerie, divers (enseignés au dehors).
Neuvic (Corrèze).....	Travail du bois, menuiserie, ébénisterie, fabrication de jouets.
Boulou-les-Roses (Corrèze).	Arboriculture, horticulture, aviculture, viticulture, agriculture.
Ussel (Corrèze).....	Mécanique générale, électricité, emplois réservés.
Besançon-Saint-Claude (Doubs).	Jardinage, apiculture, bourrellerie, reliure, saboterie, cordonnerie, motoculture et mécanique agricole, charronnage, menuiserie, maréchalerie, enseignement général.
Brest (Finistère).....	Comptabilité et enseignement général, sellerie, bourrellerie, menuiserie, tour et ajustage, ferblanterie, cordonnerie.
Nîmes (Gard).....	Enseignement général et sténodactylographie, menuiserie, cordonnerie, typographie, divers.
Ondes (Haute-Garonne)....	Agriculture, jardinage, viticulture, mécanique agricole, travail du bois.
Toulouse, 4, rue des Récollets (Haute-Garonne).	Saboterie, menuiserie, vannerie, cordonnerie.
Toulouse (université).....	Mécanique agricole.

NOM DES ÉCOLES	MÉTIERS ENSEIGNÉS
Bordeaux (Gironde).....	Enseignement commercial, enseignement général, enseignement administratif, dessin industriel, soudure autogène et ferblanterie, moteurs et conduite des autos, travail du fer, travail du bois, vannerie et rotinage, cordonnerie, sellerie, bourrellerie, fabrication de sandales, saboterie, tailleurs, reliure, dorure et cartonnage, typographie, fabrication de chaises, jardinage.
Montpellier (Hérault).....	Tailleurs, cordonnerie, menuiserie, ébénisterie, tournage sur bois, coiffure, sculpture sur bois, mécanique automobile, dorure, ajustage, tournage sur métaux, ferblanterie, comptabilité, cours préparatoire, brevets élémentaire e supérieur, perception, sellerie, bourrellerie, mécanique dentaire, dessin industriel, reliure, mécanique orthopédique, cours élémentaire, horticulture et agriculture.
Montpellier (veuves).....	Couturières, giletières, culottières, modistes, repasseuses, cuisinières, lingères.
Rennes (Ille-et-Vilaine)....	Enseignement général, peinture, vannerie, reliure, bourrellerie, ferblanterie, menuiserie, saboterie, tailleurs, horlogerie, cordonnerie, jardinage, dessin industriel.
Rennes (veuves).....	Enseignement général, couture, sténodactylographie, fleurs artificielles.
Saint-Etienne (Loire).....	Cordonnerie, couture, tapisserie, menuiserie, tournage sur bois, horlogerie, mécanique, galocherie, brosserie, chaiserie, horticulture, vannerie, enseignement général.
Nantes (Loire-Inférieure)..	Mécanique automobile, ajustage, bourrellerie, coiffure, cordonnerie, électricité, galocherie, ferblanterie, horlogerie, menuiserie, ébénisterie, peinture, pinceauterie, saboterie, tournage sur métaux, vannerie, brosserie, chaiserie, tournage sur bois, reliure, enseignement général.
La Placelière (Loire-Inférieure).	Enseignement général, cours et travaux agricoles.
Orléans (Loiret).....	Saboterie, menuiserie, ébénisterie, chaiserie, cordonnerie, enseignement général, divers.
Mende (Lozère).....	Bonneterie.
Fayl-Billot (Haute-Marne)..	Vannerie.
Nancy (Meurthe-et-Moselle).	Comptabilité, enseignement général, dessin industriel, prothèse dentaire, cordonnerie, menuiserie, ajustage, sellerie, bourrellerie, vannerie.
Lorient (Morbihan).....	Cordonnerie, enseignement primaire, socquerie, divers.
Tourcoing (Nord).....	Bourrellerie, sellerie, cordonnerie, dessin industriel, ferblanterie, tôlerie, zinguerie, horticulture, apiculture, maroquinerie, mécanique, ajustage, tournage, tailleurs, vannerie, chaiserie, enseignement général et commercial, motoculture, industries textiles.
Calais (Pas-de-Calais).....	Comptabilité, enseignement général, cordonnerie, dessin, ajustage, whéelage, cartonnage, chauffeurs d'autos, graveurs lithographes, tailleurs, menuiserie, coiffure.
Clermond-Ferrand (Puy-de-Dôme).	Coiffure, comptabilité, cordonnerie, dessin industriel, enseignement général, fabrication de jouets, ferblanterie, gravure sur métaux, horlogers, jardiniers, mécaniciens dentistes, menuisiers, ébénistes, reliure, selliers, sténodactylographie, tailleurs d'habits, tournage sur bois, vannerie, galocherie.
Lyon-Gerland (Rhône).....	Ajusteurs, fraiseurs, raboteurs, rectifieurs, soudure autogène, tournage sur métaux.
Lyon-Villeurbanne (aveugles.	Musique, Braille, dactylographie, brosserie métallique, vannerie, chaiserie.
Lyon (école Foch).....	Cordonnerie, horticulture, galocherie, menuiserie, ébénisterie, tailleurs, relieurs.
Chambéry (Savoie).....	Cordonnerie, vannerie, comptabilité, tailleurs, secrétaires d'administration.
Annecy (Haute-Savoie).....	Employés d'administration, comptabilité, cordonnerie, galocherie, tailleurs, petite mécanique, peintres en voitures, sculpteurs sur bois, menuisiers, selliers.
Cluses (Haute-Savoie).....	Horlogerie, petite mécanique de précision.
Reuilly (aveugles), 99 *bis*, rue de Reuilly, à Paris.	Brosserie, massage, vannerie, ajustage, cordonnerie, tonnellerie, cannage et paillage, accord de pianos, taillage de cristaux, menuiserie.
Protection du travail féminin, 18, place des Vosges, à Paris.	Reliure, cartonnage, fabrication des houppes.
Aide aux veuves, 39, rue du Général-Foy, à Paris (8e).	Prothèse dentaire, bobinage électrique, orthopédie, retouche photographique.
Rouen (Seine-Inférieure)..	Enseignement général, cordonniers, horlogers.
Nemours (Seine-et-Marne).	Taille du diamant.
Grignon (Seine-et-Oise)....	Coiffure, régisseurs de culture, comptabilité, dessin industriel, anglais, enseignement général, tonnellerie, menuiserie, motoculture, forge, serrurerie, ajustage, vacherie, porcherie, jardinage, petit élevage, bergerie, laiterie, fromagerie, cordonnerie, bourellerie, sellerie, saboterie, latterie, ferblanterie, moulage, prothèse dentaire, vannerie, tailleurs, brosserie, imprimerie, sténo dactylographie.
Rambouillet (Seine-et Oise).	Bergerie, jardinage, mécanique rurale ou agricole, agriculture.
Arnouville-et-Gonesse Seine-et-Oise).	Jardinage, horticulture, culture.
Champagne (Seine-et-Oise).	Culture, motoculture, aviculture, horticulture, bourrellerie, vannerie, cordonnerie, élevage, bergerie, divers.
Institution des Invalides, à Paris.	Cordonnerie, cartonnage, dessin, sténo dactylographie, vannerie.
Albi (Tarn).....	Enseignement général.
Limoges (Haute-Vienne)...	Enseignement général, enseignement administratif, enseignement commercial, dessin industriel, dessin de construction, cordonnerie, vannerie, tailleurs, coiffeurs, bourreliers, imprimerie, électricité.
Passy-Véron (Yonne).....	Bergerie, porcherie, poulailler, clapier, rucher, culture maraîchère et arboriculture, pépinières, mécanique agricole et motoculture.
Ecole Rachel, 140, rue de Bagneux, à Montrouge (Seine).	Electro-montage, petite mécanique, cordonnerie.

Grâce, d'autre part, à un accord passé avec le ministère de la reconstitution industrielle et repris par le ministère de la guerre, les mutilés embauchés sans connaissances techniques, dans les arsenaux ou usines de guerre, sont à même de recevoir dans les ateliers de perfectionnement créés par ces établissements, un enseignement qui en fait des ouvriers spécialisés, capables de trouver, s'ils le désirent, en dehors de l'arsenal, d'avantageux débouchés dans l'industrie privée.

Il existe de ces ateliers à l'école de pyrotechnie, aux ateliers de construction de Bourges, Puteaux, Lyon, Tarbes, Rennes, aux manufactures d'armes de Châtellerault, Saint-Etienne, Tulle, aux ateliers de fabrication de Besançon, Toulouse, Vincennes, à la cartoucherie de Valence, à l'arsenal de Roanne, à la cartoucherie d'Alger. L'effectif moyen, pour l'ensemble de ces ateliers, est de 1,014. L'office paye à ces établissements les frais de rééducation des mu-

tilés. Quant aux mutilés, réformés ou veuves de guerre qui pour des raisons particulières, ne pourraient être admis dans les écoles, ils ont la faculté d'entreprendre leur rééducation professionnelle dans des ateliers patronaux, dans les conditions déterminées par les arrêtés des 26 juillet et 11 août 1919, pour les mutilés, et ceux du 26 juillet 1919 et 1er juin 1920, pour les veuves de guerre.

A côté de la rééducation professionnelle dans un métier manuel, la commission de rééducation s'est préoccupée de celle d'étudiants, d'intellectuels, obligés, en raison d'une blessure ou d'une maladie contractée en service, d'abandonner les études commencées avant la guerre. Des bourses et secours d'études ont été, au cours de l'année 1919, accordés à 19 mutilés ou réformés pour un montant total de 29,000 fr.; une somme de 6,600 francs a été répartie entre 19 mutilés pour couvrir leurs frais d'examens ou d'inscriptions ; la diffusion de cette mesure provoque des demandes auxquelles le crédit spécial accordé par le Parlement permettra de donner entière satisfaction.

Depuis le début de l'année 1920, 97 bourses nouvelles ont été allouées, représentant un total d'environ 200,000 fr.

Le tableau récapitulatif suivant donne des chiffres intéressants: ils concernent les écoles de rééducation subventionnées par l'office national des mutilés.

	ÉLÈVES		
	présents au 1er mars 1920.	rééduqués depuis la fondation.	placés depuis la fondation.
1° Ecoles pour mutilés et réformés	4.510	21.712	18.974
2° Ateliers de perfectionnement	1.014	»	»
3° Ecoles pour tuberculeux	73	»	»
4° Ecoles pour aveugles	165	586	30
5° Ecoles pour blessés nerveux	25	»	»
6° Ecoles pour blessés civils	12	»	»
7° Ecoles pour veuves	329	»	»
Total	6.128	22.298	19.004

Les résultats obtenus, qui apparaissent dans le tableau qui précède, sont la preuve évidente de l'estime en laquelle les mutilés tiennent la rééducation professionnelle. Ils savent qu'en outre des mesures avantageuses qui facilitent leur apprentissage, ils sont, en règle générale, assurés, par les soins de l'école le plus souvent, d'un placement rémunérateur, et qu'à leur sortie de cette école, ils sont capables d'obtenir un gain au moins égal aux trois quarts du salaire normal pratiqué par leur corporation.

Il suffit de se reporter aux résultats récapitulatifs pour se rendre un compte exact de la valeur de l'œuvre entreprise. Sur 22,298 élèves complètement rééduqués ou réadapté depuis la formation des centres, 19,004 ont trouvé un placement donnant toutes garanties et l'ont presque toujours immédiatement trouvé. Les premières constatations que permet de faire une enquête en cours, sont particulièrement convaincantes : les employeurs apprécient comme elle le mérite la main-d'œuvre sortant de ces ateliers et la situation qu'ils font à leurs ouvriers mutilés est bien celle à laquelle ces derniers peuvent légitimement prétendre de par leur capacité professionnelle.

Il convient toutefois de faire observer que l'accroissement des crédits sollicités au titre de la rééducation professionnelle n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre des centres de rééducation. Le prix moyen annuel de revient d'un élève qui, en 1919, était encore de 2,500 fr., ressort actuellement, en raison du prix élevé de la vie, à un minimum de 3,500 fr. Ce chiffre représente, d'ailleurs, non seulement les dépenses d'entretien et d'hébergement, mais aussi les frais généraux de personnel, d'entretien des immeubles et de l'outillage, d'achat de matières premières, etc.

§ 3. — Nouvel effort à faire dans l'intérêt de la rééducation. — Ce que doit être cet effort. — La proposition de loi Henry Chéron Général Hirschauer, Mauger.

Mais il faut le constater avec regret, ces efforts si nombreux, si louables, si intéressants, tendent aujourd'hui à devenir stériles, en ce qui concerne la prothèse. Les recherches se sont arrêtées, en effet, à la fin des hostilités, et, depuis bientôt deux ans, on n'a pour ainsi dire plus enregistré de découvertes utiles aux mutilés, en prothèse et rééducation.

La cause en est facile à trouver : toutes les expériences ont été dirigées par des médecins spécialistes en orthopédie qui, pendant leur période de mobilisation, ont été spécialement affectés à ces études. Ces spécialistes ont repris leurs occupations civiles et si quelques-uns sont encore affectés, à titre de consultants, aux centres d'appareillage, ils ne peuvent plus consacrer le temps nécessaire aux études qu'ils avaient entreprises pendant la guerre. Les résultats de cet arrêt dans l'évolution des progrès de la prothèse et de la rééducation professionnelle sont des plus préjudiciables aux mutilés, car, non seulement ils ne bénéficient pas des perfectionnements qui pourraient encore être apportés à leurs appareils et à leur mode d'entraînement professionnel, mais on tend à oublier tout ce qui a été réalisé scientifiquement pour laisser à la routine et à l'empirisme, des directives qu'ils ne doivent plus avoir.

Il devient donc urgent que le Parlement intervienne, afin de fournir aux mutilés les moyens, sans cesse renouvelés et perfectionnés, de se remettre au travail avec des facilités plus grandes et un rendement de plus en plus accru.

Cette urgence s'impose d'autant plus que, il faut bien le reconnaître, les mutilés ne sont pas facilement acceptés dans les ateliers industriels parce que l'on doute de leur capacité professionnelle et que ce doute, si on ne le dissipe pas, constituera une des plus grandes difficultés dans le placement obligatoire du mutilé prévu par la loi déjà votée par la Chambre.

L'expérience a démontré que la prothèse et la rééducation professionnelle ne sauraient se développer qu'en s'appuyant sur des bases scientifiques, sur l'étude anatomique et physiologique du mutilé, et sur l'étude des conditions fonctionnelles de l'application de l'appareil orthopédique et prothétique. Pour assurer l'évolution sur le terrain scientifique de ces spécialités, il importe de les placer sous la tutelle de l'Université. Il devient nécessaire de créer dans les facultés de médecine un enseignement autonome d'orthopédie pratique, de prothèse et de rééducation. Cet enseignement, à la fois expérimental, clinique et pratique, ne se bornerait pas à l'étude des besoins des mutilés de guerre. Il comprendrait aussi l'étude des besoins de tous les mutilés civils : accidentés du travail, infirmes de naissance ou par maladie.

On se saurait admettre, en présence des preuves concluantes qui nous ont été données, que les mutilés civils ne soient, eux aussi, admis à bénéficier des avantages de l'appareillage et de la réadaptation ou de l'éducation professionnelle. Jusqu'à ce jour, ils ont été abandonnés à leur triste sort, dès que médecins et chirurgiens ont déclaré ne pouvoir plus rien faire pour eux et les ont classés dans la catégorie des incurables. Nous savons qu'on peut désormais aider efficement ces infirmes civils, avec mêmes chances de succès que pour les invalides de guerre, et en faire des êtres encore productifs au point de vue social.

L'enseignement d'orthopédie pratique, de prothèse et de rééducation comporterait :

1° Une consultation clinique où les infirmes de toutes catégories, de tout sexe et de tout âge, pourraient se présenter afin d'être examinés, recevoir les conseils concernant les moyens physiques et prothétiques à employer pour améliorer leur sort et aussi, pour être dirigés vers les travaux qui leur seraient le plus profitables : des traitements par les agents physiques seraient institués pour améliorer l'état fonctionnel des infirmes, préparer leur appareillage et leur rééducation professionnelle ;

2° Des cours pratiques où étudiants, médecins, constructeurs orthopédistes, seraient admis : on y exposerait, avec les moyens de pallier les infirmités des membres dites incurables, les résultats obtenus et ceux à espérer : ces cours seraient faits dans les facultés de médecine, mais aussi dans les écoles de rééducation professionnelle et dans les centres d'appareillage ;

3° Des études expérimentales, physiologiques et techniques, qui seraient poursuivies dans les laboratoires de recherches, pour le perfectionnement de la prothèse anatomique, de la prothèse fonctionnelle, de la prothèse de travail, de la réadaptation et de l'éducation professionnelles des invalides.

Il est facile de prévoir les nombreux avantages qui découleront de cet enseignement à la fois clinique et pratique. Ils sont, du reste, nettement exposés dans le projet de loi de MM. Chéron, général Hirschauer et Mauger : développement désormais assuré, sur le terrain scientifique, de la prothèse et de la rééducation professionnelle ; répercussion sur les techniques des interventions chirurgicales des membres qui auront dans l'avenir un but fonctionnel mieux adapté à l'application de la prothèse ; enfin, dotation d'un enseignement que nous aurons été les premiers à instituer, qui entraînera des avantages scientifiques et sociaux, et qui amènera chez nous un plus grand nombre d'étudiants étrangers. Tels sont les avantages scientifiques.

Quant aux avantages pour les mutilés eux-mêmes, ils se résument ainsi : la prothèse et la rééducation se perfectionnant, on obtiendra des résultats meilleurs dans le rendement professionnel, d'où placement plus facile des mutilés.

Les mutilés vont toujours demander conseil aux médecins pour leurs infirmités ou leur orientation professionnelle : ceux-ci, éclairés par l'enseignement qui leur sera fait, donneront désormais des conseils vraiment utiles, et deviendront les meilleurs propagandistes de la rééducation professionnelle.

Enfin, non moins appréciables seront les avantages économiques et sociaux, car l'utilisation plus parfaite et plus nombreuse de la main-d'œuvre des mutilés rendra à la vie professionnelle des forces insoupçonnées. Le nombre des improductifs, aigris par la constatation de leur incapacité, diminuant, sera une cause d'apaisement social. Il en découlera des conséquences financières heureuses pour l'Etat, les départements et les communes, la mendicité tendant à disparaître ou à s'atténuer sensiblement.

Au développement scientifique de la prothèse est lié celui de l'industrie orthopédique française. Les progrès qu'elle a réalisés pendant la guerre sont dus, en grande partie, aux recherches des médecins spécialistes. En encourageant ces recherches, on favorisera le développement de cette branche industrielle et on lui assurera la prépondérance sur la concurrence étrangère.

On pourrait ajouter qu'une conséquence et un bénéfice inattendus de l'orientation professionnelle et de la rééducation professionnelle méthodique des mutilés sera de favoriser l'apprentissage rationnel des apprentis normaux. Les chambres de métiers, et cela s'est produit notamment à Bordeaux, constatant les résultats obtenus, pourront prendre contact avec les écoles de rééducation pour mieux diriger les jeunes apprentis, soit dans le choix de leur métier, soit au cours de leur apprentissage. M. Schleiffer, président de la chambre des métiers d'Alsace et de Lorraine, déclarait qu'il était nécessaire d'organiser pour les adolescents normaux des services d'orientation professionnelle tels que ceux créés pour les mutilés, et il ajoutait que « les études faites dans les écoles de mutilés étaient d'un intérêt général et appelées à

rendre les plus grands services aux normaux ».

Mais pour que l'œuvre que nous voulons établir en faveur de la reprise du travail par les invalides de toutes natures ait sa pleine efficacité, il importe qu'elle soit utilement dirigée. Aussi exprimerons-nous notre ferme volonté que l'enseignement d'orthopédie pratique, de prothèse et rééducation, ne soit confié, dans les facultés de médecine, qu'à des praticiens dont les titres et l'expérience en ces différentes spécialités soient indiscutables. Notre volonté est d'autant plus ferme que le rôle joué dans l'avenir par les médecins spécialistes chargés de cet enseignement dépassera les limites des facultés de médecine. Ils deviendront, en effet, les conseillers les plus éclairés des ministres s'occupant des mutilés, des commissions parlementaires, des associations de mutilés. Leur intervention compétente sera des plus efficaces pour aplanir les difficultés que suggère le placement des invalides.

La création de cet enseignement n'entraînerait qu'une dépense peu importante d'une centaine de mille francs, surtout si on limitait tout d'abord cet enseignement à quelques facultés : Bordeaux, Lille, Lyon, Montpellier, Nancy, Paris, par exemple, et s'il était institué, pour commencer, sous forme de cours complémentaires, sauf, dans l'avenir, à transformer ceux-ci en chaires magistrales, suivant l'importance prise.

Dans les principales facultés de médecine d'Europe et des Etats, il y a une chaire spéciale d'orthopédie (23 chaires dans les facultés d'Europe ; 11 aux Etats-Unis) : Amsterdam, Bâle, Berlin, Bologne, Budapest, Florence, Kratz, Kiel, Lausanne, Leiden, Liverpool, Londres, Munich, Naples, Pavia, Petrograd, Prague, Rome, Stockolm, Strasbourg, Vienne, Würzbourg, Zurich, Baltimore, Berkeley, Buffalo, Chicago, Cincinnati, New-York, Philadelphie, Saint-Louis, Syracuse, Toronto, Tufft.

Les italiens ont, depuis vingt ans, des centres orthopédiques remarquables et ils ont fait faire de réels progrès à l'orthopédie, grâce à la spécialisation.

En France, l'orthopédie, d'abord bien étudiée, fut quelque peu délaissée. Actuellement, les chirurgiens d'enfants enseignent la chirurgie orthopédique infantile, et la chirurgie orthopédique des adultes est enseignée — assez vaguement du reste — par les professeurs de chirurgie générale qui se consacrent plus particulièrement à la chirurgie viscérale (abdomen, thorax, crâne, etc.).

Au contraire, à l'étranger, depuis la radiographie surtout, il y a eu un enseignement intensif de l'orthopédie infantile et adulte, avec des chaires spéciales, ainsi que nous l'avons montré.

Cette spécialisation s'impose également en France. Elle ne saurait laisser le Parlement indifférent.

Il y a lieu de constater qu'une chaire d'appareils et d'orthopédie vient d'être créée au Val-de-Grâce. Un cours bénévole de clinique orthopédique chez l'adulte a été fait, cette année, à la Pitié, par M. le docteur Mauclaire.

Le 31 janvier 1919 (*Journal officiel* du 1er février 1919), MM. Rameil, Queuille et Verlot ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés une proposition de résolution concernant la création d'un enseignement autonome théorique et pratique de l'appareillage et de la rééducation dans les facultés de médecine (n° 5632). Cette proposition fut renvoyée à la commission de l'enseignement, sous réserve de l'avis de la commission du budget. Mais aucune suite ne lui a été donnée depuis.

Il y a des revues et des congrès spéciaux d'orthopédie.

Avec les auteurs de la proposition nous pensons que l'heure est venue de faire aboutir cette importante réforme. Avec eux, il nous paraît juste de dire : « L'enseignement ayant ainsi fait son œuvre, le droit que nous allons vous demander de reconnaître pourra produire tous ses effets utiles. Le mutilé du travail, le mutilé par suite de maladie ou d'accident, l'infirme, pourront, grâce aux écoles de rééducation professionnelle, se réadapter ou s'adapter à un métier. Il y a là une grande réforme sociale à accomplir; elle n'est pas seulement indispensable, elle est urgente, si nous ne voulons pas nous priver des moyens de la réaliser, alors qu'il en est temps encore. Nous avons confiance que le Parlement ne demeurera point indifférent à des souffrances auxquelles la science permet aujourd'hui d'apporter un soulagement considérable et qu'il saisira, au surplus, l'occasion de rendre à l'activité économique des éléments trop fâcheusement négligés dans le passé. »

Les considérations qui précèdent sur la valeur amplement démontrée de la prothèse et de la rééducation professionnelle pour aider les mutilés à se remettre au travail, sur la nécessité d'en assurer le développement scientifique ainsi que l'application à tous les invalides civils et militaires, nous amènent à conclure très énergiquement en faveur de l'adoption de la proposition de loi soumise au Sénat, avec les quelques modifications qui suivent et qui se justifient d'elles-mêmes :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1er. — La République assure la rééducation des mutilés du travail, des mutilés par suite d'accidents ou de maladies, et l'éducation fonctionnelle et professionnelle des infirmes privés de ressources.

Art. 2. — Il sera créé dans les facultés de médecine un enseignement autonome « d'orthopédie pratique, de prothèse et de rééducation fonctionnelle et professionnelle ».

Cet enseignement, institué, tout d'abord, sous forme de cours complémentaire, aura pour but essentiel : l'étude des moyens destinés à prévenir les invalidités fonctionnelles des membres et l'étude des moyens susceptibles de compenser ces invalidités quand elles sont incurables. Cette étude sera appliquée aux mutilés et aux infirmes de toutes catégories (de naissance, par accidents ou par maladies).

Cet enseignement comportera : une partie clinique avec consultations pour invalides; une partie théorique et pratique où seront exposés et démontrés les traitements et les meilleurs modes d'application d'appareils; une partie expérimentale pour le perfectionnement de la prothèse anatomique, de la prothèse fonctionnelle, de la prothèse de travail, et des méthodes d'éducation et réadaption professionnelles.

Art. 3. — Le service de la rééducation des mutilés et de l'éducation des infirmes privés de ressources est assuré, pour chaque département, dans les conditions déterminées par délibération du conseil général et sous le contrôle de l'office national des mutilés.

Art. 4. — En aucun cas, la rééducation ne pourra se traduire par une réduction de l'indemnité attribuée aux ayants droit de la loi sur les accidents du travail.

Art. 5. — La loi de finances fixera le mode de répartition des dépenses résultant de l'application de la présente loi.

Art. 6. — Il n'est rien modifié aux lois des 2 janvier 1918 et 31 mars 1919, concernant les mutilés et réformés de la guerre.

Art. 7.— La présente loi n'entrera en vigueur qu'après que les crédits nécessaires auront été ouverts par la loi de finances.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera ses conditions d'application.

ANNEXE N° 315

(Session ord. — Séance du 6 juillet 1920.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés relatif aux contributions directes (impositions départementales et communales) de l'exercice 1921, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. F. François-Marsal, ministre des finances (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs, un projet de loi relatif aux contributions directes (impositions départementales et communales) de l'exercice 1921, a été présenté le 23 juin 1920 à la Chambre des députés qui l'a adopté dans sa 2e séance du 3 juillet 1920.

Nous avons l'honneur de vous demander aujourd'hui de vouloir bien donner votre haute sanction à ce projet dont vous avez pu suivre la discussion.

Le Gouvernement n'a rien à ajouter à l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi et dont la distribution a été faite à MM. les sénateurs en même temps qu'à MM. les députés.

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Le maximum des centimes ordinaires sans affectation spéciale que les conseils généraux peuvent voter, en vertu des articles 40 et 58 de la loi du 10 août 1871, modifiés par la loi du 30 juin 1907, est fixé, pour l'année 1921 : 1° à 25 centimes en ce qui concerne les contributions foncière et personnelle-mobilière; 2° à 8 centimes en ce qui concerne à la fois les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes.

Art. 2. — Le maximum des centimes ordinaires spéciaux que les conseils généraux sont autorisés à voter, pour l'année 1921, pour concourir par des subventions aux dépenses des chemins vicinaux, est fixé à 15 centimes en ce qui concerne les quatre contributions visées à l'article précédent.

Art. 3. — En cas d'insuffisance des recettes ordinaires des départements pour faire face à leurs dépenses annuelles et permanentes, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour l'année 1921, 20 centimes ordinaires portant sur les quatre contributions susvisées.

Art. 4. — Le maximum des centimes extraordinaires que les conseils généraux peuvent voter pour des dépenses accidentelles ou temporaires, en vertu des articles 40 et 59 de la loi du 10 août 1871, modifiés par la loi du 30 juin 1907, est fixé, pour l'année 1921, à 12 centimes portant sur les quatre contributions susvisées.

Art. 5. — Le maximum de l'imposition spéciale à établir sur les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes, en cas d'omission ou de refus d'inscription dans le budget départemental d'un crédit suffisant pour le payement des dépenses obligatoires ordinaires ou extraordinaires ou pour l'acquittement des dettes exigibles, est fixé, pour l'année 1921, à 2 centimes.

Art. 6. — Les conseils généraux ne pourront recourir aux centimes de toute nature portant à la fois sur les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes qu'autant qu'ils auront fait emploi des 25 centimes portant sur les contributions foncière et personnelle-mobilière.

Art. 7. — Ils n'auront de même la faculté de voter les impositions autorisées par des lois ou des décrets spéciaux pour des dépenses annuelles et permanentes qu'autant qu'ils auront fait emploi des centimes ordinaires mis à leur disposition par la présente loi.

Art. 8. — Les conseils généraux ne pourront voter les impositions extraordinaires autorisées par des lois ou des décrets spéciaux en vue de dépenses accidentelles ou temporaires qu'autant qu'ils auront fait emploi des centimes extraordinaires mis à leur disposition par la présente loi.

Art. 9. — Le maximum des centimes que les conseils municipaux peuvent voter, en vertu de l'article 133 de la loi du 5 avril 1884, est fixé, pour l'année 1921, à 5 centimes sur les contributions foncière et personnelle-mobilière.

Art. 10. — Le maximum des centimes extraordinaires et des centimes pour insuffisance de revenus que les conseils municipaux sont autorisés à voter et qui doit être arrêté annuellement par les conseils généraux, en vertu de l'article 42 de la loi du 10 août 1871 et de la loi du 7 avril 1902, ne pourra dépasser, en 1921, 30 centimes.

Art. 11. — Lorsque, en exécution du paragraphe 5 de l'article 149 de la loi du 5 avril 1884, il y aura lieu, par le Gouvernement, d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le payement de dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de 10 centimes, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à 20 centimes.

Art. 12. — Les centimes pour frais d'assiette et non-valeurs sur le montant des impositions départementales et communales, ainsi que les centimes pour frais de perception des impositions communales et des impositions pour

(1) Voir les nos 1146-1213 et in-8° n° 154 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

frais de bourses et chambres de commerce, continueront à être perçus, pour 1921, d'après les quotités fixées par les lois antérieures.

Art. 13. — Sont autorisées, pour 1921, l'émission et la mise en recouvrement des rôles de prestations pour chemins vicinaux et ruraux, ainsi que des rôles spéciaux de la taxe vicinale.

Art. 14. — La taxe à percevoir en application des dispositions de la loi du 25 novembre 1916 relative aux mutilés de la guerre victimes d'accidents du travail est fixée, pour 1921, à dix millimes par franc du principal fictif de la contribution des patentes pour les exploitations visées par la loi du 9 avril 1898, y compris tous les ateliers ; à 25 cent millimes par franc du principal fictif de la même contribution pour les exploitations exclusivement commerciales visées par la loi du 12 avril 1906, y compris les chantiers de manutention et de dépôt, et à 58 cent millimes par hectare concédé, pour les mines.

ANNEXE N° 316

(Session ord. — Séance du 6 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux contributions directes (impositions départementales et communales), de l'exercice 1921, par M. Paul Doumer, sénateur (1). — (Urgence déclarée.)

Messieurs, le projet de loi relatif aux contributions directes de l'exercice 1921 ne concerne que les impositions départementales et communales, les contributions directes ayant été remplacées, pour les impositions d'État, par l'impôt sur les diverses catégories de revenus.

Le projet actuel reproduit, dans la presque totalité, les dispositions de la loi que vous avez votée l'année dernière pour l'exercice 1920. Ce sont clauses de style qu'il n'y a pas lieu d'expliquer une fois de plus.

Deux articles du projet, toutefois, sont à signaler ; l'article 2 et l'article 14.

L'article 2 fixe le nombre maximum des centimes ordinaires spéciaux que les conseils généraux sont autorisés à voter pour concourir aux dépenses des chemins vicinaux.

La Chambre des députés a porté ce maximum comme l'année dernière, de 10 à 15 centimes. Elle a motivé sa décision par l'importance croissante des dépenses que nécessitent les travaux d'entretien et de réfection du réseau vicinal.

Nous vous demandons d'accepter cette majoration du maximum autorisé.

L'article 14, que nous croyons devoir également vous signaler, est ainsi conçu :

« La taxe à percevoir en application des dispositions de la loi du 25 novembre 1916 relative aux mutilés de la guerre victimes d'accidents du travail est fixée, pour 1921, à 0 fr. 0005 par franc du principal fictif de la contribution des patentes pour les exploitations visées par la loi du 9 avril 1898, y compris tous les ateliers ; à 0 fr. 00025 par franc du principal fictif de la même contribution pour les exploitations exclusivement commerciales visées par la loi du 12 avril 1906, y compris les chantiers de manutention et de dépôt, et à 0 fr. 00058 par hectare concédé, pour les mines. »

L'administration des finances explique ainsi les modifications que les dispositions de l'article 14 apportent au fonctionnement du fonds de prévoyance des ouvriers mutilés de la guerre.

La contribution doit être établie d'après les modalités suivantes :

1° En ce qui concerne les diverses catégories d'employeurs, les taux sont fixés suivant les modalités indiquées par les articles 25 de la loi du 9 avril 1898, 4 et 5 de la loi de 12 avril 1906, modifiée par celle du 26 mars 1908, 4 de la loi du 18 juillet 1907 et 6 de la loi du 15 juillet 1914, c'est-à-dire selon les modalités adoptées pour la fixation des taxes pour « fonds de garantie » ;

2° En ce qui concerne les organismes d'assurance, les taux sont fixés suivant les règles appliquées pour la détermination des frais de contrôle et de surveillance, conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 27 de la loi du 9 avril 1898, modifiées par celle du 31 mars 1905.

Pour les premières années de l'application de la loi, les taux de la contribution à la charge des employeurs ont été fixés, d'une façon nécessairement approximative, au tiers du montant des centimes pour fonds de garantie.

Cette fixation arbitraire apparut bien vite comme très supérieure aux besoins.

Les recettes réalisées au titre de fonds spécial, pour l'exercice 1917 s'élevèrent à 574,057 francs, tandis que les dépenses atteignirent seulement 42,577 fr.

Les résultats de l'exercice 1918 accusent la même situation : recettes, 920,663 fr. ; dépenses, 117,476 fr.

De même en 1919, le *Journal officiel* du 31 mai 1920 donne les chiffres suivants : recettes, 575,940 fr. ; dépenses, 135,215 fr.

Le taux de la contribution des précédentes années étant excessif, il est bon de le ramener à des chiffres plus faibles, et nous vous prions d'accepter, comme l'a fait la Chambre, les chiffres proposés par l'administration.

Nous nous associons aussi au désir exprimé par la Chambre des députés de voir cesser au plus tôt le régime fiscal provisoire sous lequel vivent les communes et les départements, et, sous le bénéfice de cette observation, nous vous prions de voter le projet de loi soumis à vos délibérations.

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Le maximum des centimes ordinaires sans affectation spéciale que les conseils généraux peuvent voter, en vertu des articles 40 et 58 de la loi du 10 août 1871, modifiés par la loi du 30 juin 1907, est fixé, pour l'année 1921 : 1° à 25 centimes en ce qui concerne les contributions foncière et personnelle-mobilière ; 2° à 8 centimes en ce qui concerne à la fois les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes.

Art. 2. — Le maximum des centimes ordinaires spéciaux que les conseils généraux sont autorisés à voter, pour l'année 1921, pour concourir par des subventions aux dépenses des chemins vicinaux, est fixé à 15 centimes en ce qui concerne les quatre contributions visées à l'article précédent.

Art. 3. — En cas d'insuffisance des recettes ordinaires des départements pour faire face à leurs dépenses annuelles et permanentes, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour l'année 1921, 20 centimes ordinaires portant sur les quatre contributions susvisées.

Art. 4. — Le maximum des centimes extraordinaires que les conseils généraux peuvent voter pour des dépenses accidentelles ou temporaires, en vertu des articles 40 et 59 de la loi du 10 août 1871, modifiés par la loi du 30 juin 1907, est fixé, pour l'année 1921, à 12 centimes portant sur les quatre contributions susvisées.

Art. 5. — Le maximum de l'imposition spéciale à établir sur les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes, en cas d'omission ou de refus d'inscription dans le budget départemental d'un crédit suffisant pour le payement des dépenses obligatoires ordinaires ou extraordinaires ou pour l'acquittement des dettes exigibles, est fixé, pour l'année 1921, à 2 centimes.

Art. 6. — Les conseils généraux ne pourront recourir aux centimes de toute nature portant à la fois sur les contributions foncière, personnelle-mobilière, des portes et fenêtres et des patentes qu'autant qu'ils auront fait emploi des 25 centimes portant sur les contributions foncière et personnelle-mobilière.

Art. 7. — Ils n'auront de même la faculté de voter les impositions autorisées par des lois ou des décrets spéciaux pour des dépenses annuelles et permanentes qu'autant qu'ils auront fait emploi des centimes ordinaires mis à leur disposition par la présente loi.

Art. 8. — Les conseils généraux ne pourront voter les impositions extraordinaires autorisées par des lois ou des décrets spéciaux en vue de dépenses accidentelles ou temporaires qu'autant qu'ils auront fait emploi des centimes extraordinaires mis à leur disposition par la présente loi.

Art. 9. — Le maximum des centimes que les conseils municipaux peuvent voter, en vertu de l'article 133 de la loi du 5 avril 1884, est fixé, pour l'année 1921, à 5 centimes sur les contributions foncière et personnelle-mobilière.

Art. 10. — Le maximum des centimes extraordinaires et des centimes pour insuffisance de revenus que les conseils municipaux sont autorisés à voter et qui doit être arrêté annuellement par les conseils généraux en vertu de l'article 42 de la loi du 10 août 1871 et de la loi du 7 avril 1902, ne pourra dépasser, en 1921, 30 centimes.

Art. 11. — Lorsque, en exécution du paragraphe 5 de l'article 149 de la loi du 5 avril 1884, il y aura lieu, par le Gouvernement, d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le payement des dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de 10 centimes, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à 20 centimes.

Art. 12. — Les centimes pour frais d'assiette et non-valeurs sur le montant des impositions départementales et communales, ainsi que les centimes pour frais de perception des impositions communales et des impositions pour frais de bourses et chambres de commerce, continueront à être perçus, pour 1921, d'après les quotités fixées par les lois antérieures.

Art. 13. — Sont autorisées, pour 1921, l'émission et la mise en recouvrement des rôles de prestations pour chemins vicinaux et ruraux, ainsi que des rôles spéciaux de la taxe vicinale.

Art. 14. — La taxe à percevoir en application des dispositions de la loi du 25 novembre 1916 relative aux mutilés de la guerre victimes d'accidents du travail est fixée, pour 1921, à 0 fr. 0005 par franc du principal fictif de la contribution des patentes pour les exploitations visées par la loi du 9 avril 1898, y compris tous les ateliers ; à 0 fr. 00025 par franc du principal fictif de la même contribution pour les exploitations exclusivement commerciales visées par la loi du 12 avril 1906, y compris les chantiers de manutention et de dépôt, et à 0 fr. 00058 par hectare concédé, pour les mines.

(1) Voir les nos 315, Sénat, année 1920, et 1146-1213, et in-8° n° 154 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

ANNEXE N° 340

(Session ord. — Séance du 10 juillet 1920.)

PROJET DE LOI, adopté par la Chambre des députés, ayant pour but de modifier les articles 34, 35, 36, 37 et 40 de la loi du 10 juin 1896 portant organisation du corps des officiers de marine et du corps des équipages de la flotte, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. Landry, ministre de la marine (1). — (Renvoyé à la commission de la marine.)

ANNEXE N° 341

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

PROJET DE LOI adopté par le Sénat, adopté avec modifications par la Chambre des députés, tendant à instituer temporairement près la cour de cassation une commission supérieure de cassation chargée de juger les pouvoirs formés contre les décisions des commissions arbitrales, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. Gustave Lhopiteau, garde des sceaux, ministre de la justice (2). — (Renvoyé à la commission, nommée le 23 mai 1916, chargée de l'examen d'un projet de loi relatif aux modifications apportées aux baux à loyer par l'état de guerre.)

(1) Voir les nos 662-1179, et in-8° n° 168 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

(2) Voir les nos 53-143, Sénat année 1920, et 879-1149, et in-8° n° 155 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

ANNEXE N° 342

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés portant répartition du fonds de subvention destiné à venir en aide aux départements (exercice 1921), présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. T. Steeg, ministre de l'intérieur (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

ANNEXE N° 343

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser l'Algérie : 1° à contracter un emprunt de 250 millions pour liquider les découverts budgétaires et faire face à des charges exceptionnelles résultant de l'état de guerre; 2° à contracter un emprunt de 35 millions destiné aux travaux complémentaires du réseau racheté et à incorporer, pour leur réalisation, aux emprunts ci-dessus, les emprunts déjà autorisés par des lois et non encore réalisés, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. T. Steeg, ministre de l'intérieur, par M. Landry, ministre de la marine, chargé de l'intérim du ministère des finances, et par M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics (2). — (Renvoyé à la commission des finances.)

ANNEXE N° 344

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser l'Algérie : 1° à contracter un emprunt de 250 millions pour liquider les découverts budgétaires et faire face à des charges exceptionnelles résultant de l'état de guerre; 2° à contracter un emprunt de 35 millions destiné aux travaux complémentaires du réseau racheté, et à incorporer, pour leur réalisation, aux emprunts ci-dessus, les emprunts déjà autorisés par des lois et non encore réalisés, par M. Jean Morel, sénateur (3).

Messieurs, la situation financière de l'Algérie a été profondément troublée depuis 1914. Les exercices antérieurs se soldaient par d'importants excédents de recettes. Au cours des hostilités, au contraire, la colonie a enregistré des déficits considérables. Elle a comblé le découvert par des avances de la banque de l'Algérie.

D'autre part, elle a eu à faire face à des dépenses exceptionnelles occasionnées par la nécessité d'élever la rétribution des personnels en activité ou en retraite des différentes administrations et des chemins de fer en proportion de l'accroissement du coût de l'existence.

Il importe aujourd'hui de rétablir l'ordre dans cette situation, d'assurer l'équilibre budgétaire et de rembourser la banque de l'Algérie dans un bref délai.

Le gouvernement général de notre possession de l'Afrique du Nord, sous l'impulsion de l'administration centrale, a mis cette grave question à l'étude et, d'accord avec les assemblées financières, il s'est arrêté au projet d'un vaste emprunt de liquidation dont l'autorisation est demandée au Parlement par le projet de loi soumis à notre examen.

Ce projet comporte, d'après l'article 1er, un maximum de 285 millions, auquel s'ajouterait, pour une opération unique, l'incorporation des deux emprunts de 20 et de 55 millions votés en 1914 et 1915 par les délégations financières et par le conseil supérieur, et autorisés par le Parlement dans les conditions que nous préciserons plus loin et que le cours des hostilités n'a pas permis de réaliser. Cette incorporation aurait pour conséquence de porter le total de l'emprunt au chiffre de 360 millions.

L'examen détaillé des articles nous permettra de mettre en lumière l'économie générale du projet, d'en étudier les modalités et d'en apprécier l'urgence et la nécessité.

EXAMEN DES ARTICLES

L'article 1er donne la décomposition de l'emprunt projeté, en 20 paragraphes, de la somme de 285 millions.

Remarquons tout d'abord que les quatre premiers paragraphes s'appliquent aux dépenses pour lesquelles l'Algérie a été autorisée à recourir à des avances de la banque de l'Algérie. Ils forment un premier bloc de 76,697,539 fr. 47.

I

DÉFICITS BUDGÉTAIRES

Paragraphe 1er. — Les découverts des déficits des exercices 1914 à 1917 se sont élevés à la somme globale de 55,463,853 fr. 14 se répartissant ainsi :

Exercice 1914..... (Décret du 7 août 1916.)	13.937.371 66
Exercice 1915..... (Décret du 5 mai 1917.)	20.423.964 20
Exercice 1916..... (Décret du 8 août 1918.)	12.272.706 16
Exercice 1917..... (Décret en préparation.)	8.829.811 12
Total.....	55.463.853 14

Les ressources destinées à couvrir ce déficit sont :

1° Prélèvement sur l'excédent de recettes de l'exercice 1913.....	15.953.352 90
2° Prélèvement sur les fonds disponibles de la caisse de réserve.....	96.467 77
3° Excédent de recettes de l'exercice 1918.....	6.479.029 52
Soit ensemble.....	22.528.850 19

L'excédent prévu sur l'exercice 1918 avait été primitivement évaluié à la somme de 9 millions environ. Un examen plus précis a permis de constater que cette évaluation était trop élevée. Il faut la ramener au chiffre susindiqué de 6,479,029 fr. 52.

Le découvert ainsi rectifié atteint donc 32,935,002 fr. 95 (différence entre 55,463,853 fr. 14 et 22,528,850 fr. 19).

Le Gouvernement, escomptant à tort un produit plus important de l'excédent de recettes de l'exercice 1918, n'a inscrit, à l'article 1er du projet de loi qu'une somme de 30,414,032 fr. 47 inférieure de 2,520,970 fr. 48 au découvert définitivement établi. Sa proposition primitive a néanmoins été maintenue par la Chambre des députés au paragraphe premier de cet article. La différence sera aisément comblée grâce à la disposition finale de l'article 1er permettant des changements d'affectation pour les fonds reconnus disponibles dans l'un quelconque des compartiments prévus à sa nomenclature.

La somme de 30,414,032 fr. 47, de même que celles figurant aux paragraphes 2e, 3e, 4e, est destinée, avons-nous dit, au remboursement des avances faites par la banque de l'Algérie. Les assemblées algériennes ont, en effet, décidé lors de leur session de juin 1915 que les insuffisances de recettes non couvertes par les disponibilités de la caisse de réserve seraient comblées par des bons à court terme escomptés par la banque de l'Algérie et remboursables dans un délai maximum de deux années à dater de la cessation des hostilités. Ces mesures ont été sanctionnées par le Parlement (lois du 30 décembre 1915, du 30 décembre 1916 et du 30 décembre 1918).

Paragraphe 2e. — Insuffisance présumée des recettes destinées à équilibrer les crédits inscrits au budget de l'exercice 1919 (lois des 30 décembre 1918 et 14 juin 1919), 19,283,507 francs.

D'après les prévisions du budget de 1919, l'insuffisance atteignait le chiffre de 47,783,507 francs. Mais des plus-values importantes ont été encaissées en cours d'exercice, notamment en raison d'un développement inattendu des transactions immobilières. Dans ces conditions, les délégations financières ont apporté à ce chiffre une première réduction de 20 millions. Une seconde réduction de 8,500,000 fr. a été opérée pendant la deuxième session extraordinaire. Elle correspond au montant des indemnités exceptionnelles de cherté de vie inscrites au budget primitif qui ont cessé d'être servies aux fonctionnaires à partir du 1er juillet 1919. Par suite, l'insuffisance totale réelle se trouve ramenée à la somme de 19,283,507 fr. (47,783,507 — 28,500,000 fr.).

Paragraphe 3e. — Déficit du compte hors budget ouvert par le décret du 12 novembre 1917, relatif à la réquisition des céréales en Algérie (loi du 25 avril 1919), moins 15 millions.

Cette somme de 15 millions a été avancée par la banque de l'Algérie sur le montant des valeurs constituant le placement des fonds libres de la colonie pour assurer la balance du compte hors budget ouvert par le décret du 12 novembre 1917 relatif à la réquisition des céréales en Algérie.

II

CHARGES EXCEPTIONNELLES NÉES DE LA GUERR

A. — *Fonctionnaires des services civils.*

Les allocations pour cherté de vie et pour charges de familles accordées en France, à compter du 1er juillet 1917, aux fonctionnaires, aux cheminots et aux petits retraités de l'Etat ont été distribuées dans les mêmes conditions aux services correspondants en Algérie.

Mais, en raison du caractère provisoire de l'indemnité exceptionnelle de temps de guerre dont la suppression avait été prévue à partir du 1er juillet 1920, il avait été décidé que les crédits nécessaires au payement de ces allocations en 1920 seraient gagés sur des ressources extraordinaires. C'est à ce titre que la somme de 3,650,000 fr. a été inscrite dans le programme de l'emprunt, au paragraphe 5e, sous la rubrique : « Payement des allocations exceptionnelles du temps de guerre des fonctionnaires des services civils et complément de pension des petits retraités. »

Avances exceptionnelles de traitements aux fonctionnaires.

Des avances de 500 fr. et de 200 fr. ont été consenties, en Algérie comme dans la métropole, aux fonctionnaires des divers services en attendant la réalisation de la réforme générale des traitements. On avait bien prévu, en principe, que ces avances seraient précomptées sur les rappels d'augmentation de soldes mais, par la suite, elles ont été consolidées et considérées comme définitivement acquises aux intéressés pour compenser, en leur faveur, le report du point de départ de la réforme du 1er janvier au 1er juillet 1919.

Les payements effectués dans ces conditions ont été provisoirement imputés, avec l'autorisation du Gouvernement, au compte des « dépenses à régulariser ». Cette régularisation sera effectuée par l'inscription aux paragraphes 9e, 10e et 11e des crédits suivants :

2,200,000 fr. pour avances au personnel des postes, des télégraphes et des téléphones d'une somme de 500 fr. à titre d'acompte sur le relèvement futur des traitements;

8 millions pour l'extension de la même mesure à tous les fonctionnaires civils de la colonie;

4 millions pour la régularisation de l'avance de 200 fr. consentie par le Trésor aux personnels des services civils à titre de nouvel acompte sur le relèvement des traitements.

Enfin, une somme globale de 41,998,099 fr. figure au paragraphe 15 pour assurer, en 1919, le payement des nouveaux traitements et des nouvelles indemnités des personnels des services civils de l'Etat en Algérie.

Il nous faut encore inscrire, dans ce chapitre, la somme 6,100,000 de fr., prévue au paragraphe 18e pour « subventions aux communes pour leurs dépenses de personnel ». La colonie a voulu prendre, à cet égard, des mesures de bienveillance analogues à celles qui ont été arrêtées, dans la métropole, pour venir en aide aux communes obligées, par la hausse du coût de l'existence, d'allouer à leur personnel des indemnités spéciales pour cherté de la vie et charges de famille.

(1) Voir les nos 1088-1197, et in-8°, n° 164 — 12e législ. — de la Chambre des députés.)

(2) Voir les nos 645-1081-1204, et in-8°, n° 160 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

(3) Voir les nos 343, Sénat, année 1920, et 645-1081-1204 et in-8° n° 160 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

B. — *Dépenses relatives aux chemins de fer.*

Personnel : La loi du 10 janvier 1919, article 3, a « autorisé le ministre des travaux publics à engager les dépenses nécessaires pour assurer au personnel en activité de service ou en retraite des grands réseaux d'intérêt général et des chemins de fer d'intérêt local le payement d'indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie équivalentes, comme quotité et comme durée, à celles qui sont ou qui seront attribuées, en vertu des lois des 30 avril et 14 novembre 1918 ou des lois qui pourront être ultérieurement votées aux agents civils et aux retraités de l'Etat.

Pour l'exécution de ces dispositions, les ministres des finances et des travaux publics ont édicté, à la date du 13 janvier 1919, des arrêtés qui accordent aux agents et ouvriers des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local réunissant des conditions déterminées :

1° Une indemnité exceptionnelle dite du temps de guerre de 720 fr. par an ;

2° Un supplément exceptionnel d'indemnité de 180 fr. par an et par enfant, avec effet rétroactif du 1er juillet 1918.

De plus, un troisième arrêté interministériel du 13 janvier 1919 a accordé aux retraités des chemins de fer l'allocation temporaire mensuelle attribuée aux petits retraités de l'Etat par la loi du 18 octobre 1917, modifiée par celle du 30 avril 1918. Cette indemnité a été relevée et portée à 60 fr. par la loi du 3 février 1919 dont un arrêté interministériel du 3 mars 1919 a étendu le bénéfice aux agents et ouvriers retraités des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

Sur la proposition de l'administration, les assemblées financières algériennes ont décidé, au cours de leur session extraordinaire de 1918 et de leur session ordinaire de 1919, de rendre ces diverses prescriptions applicables au personnel des chemins de fer algériens.

Pour faire face aux dépenses qui découlent de cette décision, il a été ouvert un compte hors budget alimenté par des avances de la banque de l'Algérie. L'effort financier total, montant à 25,400,000 fr., sera régularisé par les fonds à provenir de l'emprunt sous les rubriques suivantes :

Paragraphe 4°. — Indemnités exceptionnelles de temps de guerre et allocations temporaires mensuelles attribuées au personnel des chemins de fer d'intérêt général pour la période du 1er juillet 1918 au 31 décembre 1919, 12 millions.

Paragraphe 6°. — Indemnités semblables pour l'année 1920, 8 millions.

Paragraphe 7°. — Indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie équivalentes comme quotité et comme durée à celles qui sont ou seront attribuées aux agents civils et aux retraités de l'Algérie (période du 1er juillet 1918 au 31 décembre 1920), 3,400,000 francs.

Paragraphe 8°. — Majoration de l'allocation temporaire mensuelle résultant des dispositions de la loi du 23 février 1919 en faveur des petits retraités de l'Etat. (période du 1er juillet 1918 au 31 décembre 1920), 2 millions.

Paragraphe 13°. — Déficit à provenir, en 1919, dans les budgets d'exploitation des chemins de fer exploités en régie ou sous le régime de la garantie du relèvement des traitements et de l'application de la journée de huit heures, 4 millions.

Les traitements du personnel des chemins de fer de la métropole ayant été relevés, en 1919, de 1,200 fr. par agent, la même mesure a été étendue par l'administration aux agents des chemins de fer algériens de l'Etat. En conséquence, un crédit de 12,500,000 fr. a été inscrit, pour cet objet, au budget spécial des chemins de fer. Cette dépense devait être couverte par le produit d'une nouvelle majoration de tarif perçue à partir du 1er juillet 1919. Mais les dispositions sus-indiquées ayant été appliquées au personnel de la métropole, avec effet rétroactif, à dater du 1er janvier 1919, la même disposition a été étendue au personnel des chemins de fer de l'Algérie. De sorte que la majoration des tarifs de transport n'ayant été appliquée qu'à partir du mois de juillet, les délégations algériennes ont décidé de couvrir les dépenses du premier semestre, évaluées à 4 millions, par un crédit de pareille somme à prélever sur les fonds de l'emprunt.

Cargos achetés en Amérique. — Depuis l'année 1915, l'administration des chemins de fer algériens de l'Etat a éprouvé, en raison de la crise du fret, de sérieuses difficultés pour assurer son ravitaillement en charbon. Elle eut tout d'abord recours à l'affrètement de navires alliés ou neutres. Mais au début de 1917, la guerre sous-marine rendit fort précaire l'utilisation de la flotte affrétée. Il parut alors qu'il y aurait intérêt, pour la colonie, à organiser elle-même son service maritime de transports du charbon au moyens de cargos achetés directement et payés à l'aide d'un emprunt contracté auprès de la Banque de l'Algérie. Cette opération fut autorisée par une loi du 15 juin 1918 et l'emprunt fut fixé à la somme de 20 millions 500,000 fr.

Mais la combinaison projetée éprouva, par la suite, des vicissitudes diverses dont M. Morinaud, rapporteur du projet de loi à la Chambre des députés, nous rend compte en ces termes :

« Entre temps, le Gouvernement métropolitain, sans attendre la régularisation de l'emprunt par le Parlement, avait autorisé l'Algérie à poursuivre l'acquisition de navires, en se conformant toutefois aux dispositions du décret du 8 mai 1917, dont l'article 1er portait :

« Aucun service public, aucune société, ni aucun particulier ne pourra, en France ou aux colonies, directement ou indirectement, entrer en négociations pour l'achat ou l'affrètement d'un navire étranger, construit ou à construire, sans l'autorisation écrite du ministre du ravitaillement général et des transports maritimes ».

Les recherches entreprises n'aboutirent que difficilement. Le sous-secrétariat de la marine marchande et la mission Tardieu, en Amérique, sollicités de trouver des navires, ne purent rien fournir.

Cependant, une société américaine, l'« Oriental Navigation Company », offrit, en juin 1917, deux navires de 4,300 tonnes chacun de portée en lourd, puis, en juillet, un troisième navire de 5,600 tonnes de portée en lourd.

Ces navires, en construction en Amérique, devaient être livrés en septembre et octobre 1919. Ils avaient été vendus par les constructeurs dès leur mise en chantier et l'« Oriental Navigation Company » en était devenue propriétaire à la suite de diverses mutations.

Le prix exigé par l'« Oriental Navigation Company » était de 1 million de dollars, pour chacun des deux premiers navires, et de 1,540,000 dollars pour le troisième, ce qui, au cours du change, — 5 fr. 70 le dollar, — faisait ressortir le prix de la tonne à 1,325 fr. et 1,567 francs 50. Ces prix étaient raisonnables pour l'époque, ainsi que le faisait remarquer le ministre de l'intérieur dans le télégramme ci-après reproduit, qu'il adressait, le 26 juillet 1917, au gouverneur général :

« Intérieur à Gouverneur général, Alger.

« Projet de loi emprunt dix-sept millions pour achat cargos est déposé aujourd'hui. D'autre part achat troisième cargo 5,600 tonnes a été conclu hier dernier délai pour option au prix de 1 million 540,000 dollars, sous-secrétaire d'Etat marine marchande m'ayant assuré que prix quinze cents francs la tonne se trouvait déjà très dépassé pour les acquisitions en cours, qu'occasion pouvait ne pas se retrouver de longtemps et qu'achat constituait par suite pour Algérie opération des plus avantageuses, ai pu obtenir lever opposition ministre finances à condition que payement soit fixé à échéance d'un an. Enfin Banque Algérie s'est déclarée disposée à faire avance supplémentaire 3,500,000 francs. Pour la couvrir de cette nouvelle avance et obtenir des commissions du budget et des finances autorisation porter montant de l'emprunt à 20 millions et demi, il est donc indispensable que m'adressiez télégramme en vue de faire régulariser opérations par Parlement comme manifestation de notre accord. »

L'avis du sous-secrétaire d'Etat des transports maritimes auquel fait allusion le ministre de l'intérieur avait été donné par la lettre suivante :

« Paris, le 25 juillet 1917.

« Le sous-secrétaire d'Etat des transports maritimes et de la marine marchande à M. le ministre de l'intérieur.

« Les chemins de fer algériens de l'Etat ont été conduits, pour assurer leur ravitaillement en charbon, à faire l'acquisition de trois navires d'un tonnage approximatif de 12,000 tonnes, et d'un prix évalué à 17 millions de francs.

« Ils ont pu assurer la commande de deux navires de 4,300 tonnes chacun, qui doivent leur être livrés en septembre 1917.

« En ce qui concerne le troisième navire, l'impossibilité d'en avoir un de tonnage restreint répondant aux caractéristiques prévues, a amené les chemins de fer algériens de l'Etat à s'assurer la commande d'un navire de plus fort tonnage, 5,600 tonnes, mais dont le coût les conduit à dépasser de 3,500,000 fr. environ la dépense primitivement envisagée.

« Cette dépense ne peut être définitivement engagée que si M. le ministre des finances, sûr votre avis conforme, lui donne son adhésion.

« Les chemins de fer algériens de l'Etat se trouvent donc actuellement en présence de cette double éventualité :

« Ou lever définitivement, après autorisation l'option qui leur est donnée sur le navire offert, et dépasser de 3,500,000 fr. le crédit primitivement prévu ;

« Ou renoncer à lever cette option et courir le risque certain de ne pouvoir assurer le ravitaillement en charbon de leur réseau.

« Je crois de mon devoir de vous signaler tout l'intérêt qui s'attache, pour le réseau des chemins de fer algériens de l'Etat, à l'acquisition immédiate de ce troisième navire, qui lui est offert à un prix actuellement considéré comme très avantageux (1,500 fr. la tonne) prix qui se trouve déjà très dépassé pour les acquisitions en cours.

« Il me paraît superflu de vous signaler que le ravitaillement en charbon de l'Algérie constitue une nécessité d'ordre essentiellement national, et que l'acquisition du navire offert à ce réseau a d'autant plus de raisons d'être poursuivie sans retard que l'occasion qui se présente pour lui peut ne pas se retrouver de longtemps et constitue, par suite, actuellement, une opération des plus avantageuses.

« Je crois donc devoir insister pour que toutes autorisations soient données par votre département et toutes démarches faites auprès du département des finances pour assurer l'acquisition immédiate par le réseau des chemins de fer algériens de l'Etat, du navire en construction offert par l'Oriental navigation company, navire en construction dans les chantiers de Great lake engeneerings works, à Détroit (Michigan), d'un tonnage de 5,600 tonnes, au prix de 1,540,000 dollars, soit à 5,72 le dollar : 8,800,800 fr.

« Signé : de Monzie. »

Telles sont les conditions dans lesquelles l'Algérie a conclu les 9 juin et 27 juillet 1917 l'achat de trois cargos et versé immédiatement, conformément au marché, la somme de 3,540,000 dollars à l'Oriental navigation compagny.

L'Algérie attendait la livraison prochaine des navires, lorsque le shipping board américain avisa, par lettres des 23 et 24 août 1917, les chemins de fer algériens à Paris, acheteurs des bateaux au nom de l'Algérie, que les cargos étaient réquisitionnés par le gouvernement américain.

Se fondant sur les termes des lettres de réquisition, la direction des chemins de fer algériens de l'Etat, après avoir vainement essayé de faire lever la réquisition, présenta au Shipping board la note des débours faits pour l'acquisition des navires, dont le montant s'élevait y compris quelques frais accessoires comme les frais de banque et les intérêts au 30 novembre 1917 des sommes versées à 19,199,880 fr.

Sur cette somme, le gouvernement américain a versé en janvier et février 1918, à l'agence financière du Trésor français à New-York, 2 millions de dollars, soit, au cours du change, 11,400,000 fr., laissant en litige une somme de 7,799,880 fr., à laquelle il faut encore ajouter les intérêts jusqu'au jour du règlement.

Cette situation n'est d'ailleurs pas particulière à l'Algérie. Les réquisitions du gouvernement américain portaient en effet sur 29 navires acquis par le Gouvernement français, par la compagnie générale transatlantique, par la compagnie des affréteurs réunis et par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Le règlement de ces réquisitions soulève les mêmes difficultés que pour l'Algérie.

De nombreuses démarches ont été faites auprès du gouvernement américain pour obtenir le remboursement des sommes totales déboursées par nos nationaux pour l'acquisition des cargos réquisitionnés ; elles n'ont pas encore donné de résultat satisfaisant. Bien qu'aucune explication complète n'ait encore été fournie, il semble que le Shipping board

américain ne veuille rembourser aux propriétaires des bateaux réquisitionnés que les sommes réellement versées aux constructeurs, sans tenir compte de la plus-value certaine que les bateaux avaient acquise depuis le jour de leur mise en chantier et du premier contrat de vente dont ils avaient été l'objet. Cependant, lorsque nos nationaux achetaient à des Américains, en 1917 et au cours du jour, des bateaux qui avaient été l'objet de contrats successifs de vente, ils faisaient une opération parfaitement licite et il semble que le gouvernement américain abuserait du droit de réquisition s'il persistait à ne vouloir rembourser les propriétaires qu'au taux des années précédentes.

Tout espoir d'une solution conforme aux intérêts de l'Algérie ne doit donc pas être abandonné.

Il a paru toutefois prudent d'inscrire à l'emprunt un crédit de 8 millions pour faire face à cette dépense qui est effective puisque le capital emprunté à la banque de l'Algérie lui sera entièrement remboursé à la fin de l'année courante.

L'exposé des motifs du projet de loi prévoit, d'autre part, une transaction possible qui consisterait, pour le gouvernement américain, à rétrocéder à l'Algérie les cargos réquisitionnés. La rétrocession devant se faire nécessairement à un prix tenant compte de la moins-value des navires, la somme de 8 millions prévue au paragraphe 12° pour le payement des cargos serait sans doute suffisante.

Quelle que soit l'issue de ce litige, — et nous l'espérons favorable aux intérêts de notre grande possession de l'Afrique du Nord — l'inscription de cette somme au projet d'emprunt nous paraît prudente et raisonnable.

Fonds de roulement. — Le fonds de roulement des approvisionnements des chemins de fer algériens de l'Etat s'élevait, avant la guerre, à 8,276,172 fr. Cette somme était suffisante pour parer aux besoins d'autant plus que l'exploitation donnait, à cette époque, un produit net versé au Trésor chaque année à la fin du mois d'avril. Cette pratique donnait une certaine élasticité à la trésorerie.

Mais les événements survenus au cours des hostilités ont profondément modifié cette situation. L'exploitation est aujourd'hui déficitaire ; le prix du combustible et celui des matières ont augmenté dans des proportions considérables ; enfin le payement des fournitures s'effectue en partie au moment de la commande alors qu'en temps normal l'administration jouissait d'assez longs délais pour opérer ses règlements. Il est donc indispensable d'accroître ce fonds de roulement dans de notables proportions.

A la fin du troisième trimestre de 1919, le fonds en question avait à faire face aux avances suivantes :

Approvisionnements généraux, non compris le charbon	9.000.000
Approvisionnement de charbon, pour deux mois environ	5.000.000
Fonds de roulement des gares	2.000.000
Immobilisation pour exploitations forestières et charbonnières	6.000.000
Au total	22.000.000

Le fonds de roulement étant seulement de 8,276,172 fr. la trésorerie des chemins de fer était à découvert de 13,723,828 fr. Afin de l'augmenter d'une somme équivalente, l'administration algérienne a proposé les mesures suivantes :

1° Inscription dans l'emprunt de liquidation d'un crédit de	10.000.000 »
2° Incorporation dans le fonds de roulement des produits nets antérieurs à 1917, non versés au Trésor et montant à	3.791.721 91
Soit ensemble	13.791.721 91

Le fonds de roulement atteindrait ainsi :

8,276, 171 fr. + 13,791,721 fr. 91 = 22,067,893 fr. 91.

En chiffre rond : 22 millions.

Les assemblées financières algériennes (assemblée plénière et conseil supérieur) ont approuvé ces propositions qui seront consacrées par l'inscription de la somme de 10 millions au paragraphe 16°, sous ce titre : « Complément de dotation des fonds de roulement des chemins de fer algériens de l'Etat. »

Travaux complémentaires. — Sur la demande du ministre de l'intérieur, la Chambre des députés a inscrit un paragraphe supplémentaire (20e), à la fin de l'article 1er, sous cette rubrique :

Somme destinée, concurremment avec l'emprunt de 20 millions autorisé par la loi du 30 novembre 1916, à pourvoir aux travaux complémentaires des réseaux des chemins de fer rachetés par l'Algérie, 35 millions.

Un emprunt de 55 millions avait été envisagé, en 1916, pour l'achèvement des travaux complémentaires des réseaux rachetés par l'Algérie. Mais ce projet n'a été soumis au vote des deux Chambres que jusqu'à concurrence de 20 millions. Le surplus du crédit total, soit 35 millions, paraît nécessaire pour les motifs suivants :

Les 20 millions de la première tranche d'emprunt autorisée par la loi du 30 novembre 1916 devaient être affectés, jusqu'à concurrence de 15 millions, à la ligne minière de Bône-Souk-Ahras-Tebessa et, pour le surplus, 5 millions, à l'ensemble des autres lignes des réseaux rachetés (Franco-Algérienne, Est-Algérien et Bône-Guelma).

Les travaux et améliorations concernant la ligne minière étant les plus urgents en raison de la nécessité qui s'impose actuellement de hâter l'exportation du minerai de fer et des phosphates, le coût de la main-d'œuvre et des matériaux ayant éprouvé d'autre part une majoration très importante, la totalité de la somme de 20 millions a dû être engagée sur la ligne minière. Elle est même insuffisante pour terminer les améliorations désirables.

Cependant, les autres parties des réseaux rachetés réclament également l'exécution de travaux dont la nécessité et l'urgence sont incontestables : augmentation du matériel, amélioration des installations existantes, renforcement des voies et de leurs ouvrages d'art, augmentation du nombre des voies pour le trafic des gares, allongement des quais, multiplication des alimentations d'eau de manière à faciliter le mouvement des trains et à en augmenter le nombre, etc.

L'exposé des motifs du projet de loi résume ainsi ces divers besoins :

1° Acquisition du matériel pour voie large et voie étroite : locomotives et wagons, jusqu'à concurrence d'une somme de	20.000.000
2° Achèvement de la ligne minière et exécution des améliorations les plus urgentes sur l'ensemble des réseaux	15.000.000
Total égal au chiffre porté au paragraphe 20°	35.000.000

Il s'agit, en somme, d'un simple report de l'article 2 à l'article premier, pour précision plus explicite, d'une somme d'égale importance à celle que le Gouvernement avait cru tout d'abord — à tort, il l'a reconnu lui-même — plus expédient d'inscrire à une place différente.

III

DÉPRÉCIATION DES VALEURS MOBILIÈRES POSSÉDÉES PAR LA COLONIE

L'Algérie est autorisée, par l'article 193, de la loi du 14 décembre 1905, à placer en rentes sur l'Etat et en obligations de l'emprunt algérien de 1902 la portion des fonds d'emprunt et des excédents du fonds de réserve momentanément sans emploi.

Au 31 décembre 1918, la colonie possédait ainsi :

44 titres de rente achetés	34.499.859 78
Et 8,245 obligations acquises pour	3.731.936 01
Soit un prix total de	38.231.795 79

Ces valeurs doivent être réalisées au fur et à mesure des besoins afin de pourvoir les différents services qu'elles doivent alimenter des ressources qui leur sont nécessaires.

Or, les travaux à effectuer sur les crédits inscrits à l'emprunt de 175 millions émis en 1908 et sur les excédents des fonds de réserve vont être repris prochainement et poursuivis avec intensité pour réparer le temps perdu pendant la guerre. Il faudra donc incessamment aliéner ces valeurs et les monnayer en bourse. Mais, par suite de la baisse éprouvée par la plupart d'entre elles, le produit de leur vente sera de beaucoup inférieur à leur prix d'achat. Une évaluation sommaire a permis d'établir que la vente de ces titres ne donnerait pas une somme supérieure à 26,475,000 fr. Cette évaluation remonte d'ailleurs à quelques mois en arrière. Elle a fait état du cours de 64 fr. 50 pour la rente 3 p. 100 et de celui de 360 fr. pour l'obligationalgérienne. Cette dernière n'a subi depuis lors aucune modification sérieuse. Mais il n'en est pas de même pour la rente perpétuelle 3 p. 100 dont le cours actuel oscille autour de 59 fr.

L'sstimation ainsi faite est donc plutôt inférieure que supérieure à la réalité du moment. Acceptons cependant, pour ordre, le chiffre de 11,800,000 fr. inscrit au paragraphe 14° comme équivalaent à la dépréciation subie par les titres en question.

En résumé, l'Algérie désire faire un emprunt de 285 millions répartis, dans leurs grandes lignes, entre les dépenses suivantes :

Résumé :

A. — *Sommes destinées à couvrir le déficit des budgets et les insuffisances présumées.*

(Exercices 1914, 1915, 1916, 1917, 1919 et 1920)	131.602.844 47

B. — *Sommes destinées à couvrir les charges exceptionnelles de la guerre.*

1° Indemnités aux fonctionnaires civils	65.948.099 »
2° Indemnités aux cheminots	25.400.000 »
3° Complément du fonds de roulement des chemins de fer de l'Etat	10.000.000 »
4° Perte sur l'affaire des cargos	8.000.000 »
5° Pertes résultant de la dépréciation des titres de la caisse de réserve	11.800.000 »
6° Travaux complémentaires du réseau des chemins de fer rachetés par l'Algérie	35.000.000 »
Total	287.750.943 47

que l'on peut réduire au chiffre rond de 285 millions.

C'est la somme globale dont fait état l'article 1er du projet de loi.

Mentionnons ici une disposition particulière inscrite à l'alinéa final de cet article qui prévoit que « les fonds reconnus disponibles sur les évaluations indiquées pourront être affectés, par voie de décret, à l'un quelconque des objets exposés ».

Cette stipulation est nécessaire en raison du caractère purement évaluatif des crédits demandés. Elle laissera à l'administration la possibilité de se mouvoir dans l'ensemble du chapitre et de parfaire, à l'aide des disponibilités fournies par l'une des rubriques, la dotation d'un service qui présenterait, au contraire, une insuffisance certaine.

Article 2.

L'article 2 voté par la Chambre des députés prévoit l'incorporation facultative à l'emprunt projeté :

1° De l'emprunt de 55 millions autorisé par la loi du 15 juin 1918 et affecté aux travaux d'achèvement des lignes à construire d'après le programme établi pour l'emploi des fonds provenant de l'emprunt de 175 millions autorisé on 1908 ;

2° De l'emprunt de 20 millions autorisé par la loi du 30 novembre 1916.

Nous avons indiqué précédemment les raisons pour lesquelles a été reportée, de cet article au paragraphe supplémentaire 20° de l'article 1er, la somme de 35 millions figurant au dispositif du projet présenté par le Gouvernement. Nous n'avons pas à y revenir.

Les événements survenus au cours des hostilités, l'instabilité du marché des capitaux résultant de ces événements n'ont pas permis la réalisation de ces deux tranches d'emprunts autorisés par des lois antérieures. D'ailleurs les travaux auxquels ils étaient destinés à faire face n'ont pu être entrepris pendant cette longue période. Mais l'exécution de ces travaux s'impose à bref délai.

Dans ces conditions, les intérêts financiers de l'Algérie n'auraient rien à gagner à des émissions fragmentaires et successives. La réunion de ces divers projets en une opération globale pourra présenter, au contraire, des avantages certains et immédiats. Nous n'élevons donc aucune objection contre la jonction à l'emprunt de liquidation de ces tranches encore en suspens.

Article 3.

L'article 3 détermine les modalités de l'emprunt et fixe le délai d'amortissement qui sera, au maximum, de cinquante années. Dans l'état actuel du marché, en présence des fluctuations du loyer de l'argent, il est impossible de déterminer, quant à présent, les conditions définitives de l'opération à entreprendre. Il est indispensable de laisser au Gouvernement toute latitude à cet égard. Un décret sera pris, au moment opportun, pour fixer les détails de l'émission et notamment le taux de l'intérêt auquel cette émission éventuelle pourra être ouverte ainsi que le type à choisir pour sa réalisation.

Article 4.

Cet article se rapporte à des dispositions de comptabilité et de trésorerie reproduites dans les lois antérieures et analogues. Il n'appelle aucune observation.

Article 5.

Il en est de même de l'article 5 qui stipule que « les actes susceptibles d'enregistrement auxquels donnera lieu l'exécution des dispositions de la loi seront passibles seulement du droit fixe de 3 fr. ».

Le gouvernement général de l'Algérie, les assemblées financières, l'administration centrale sont d'accord pour nous demander l'adoption du projet de loi dont nous venons d'analyser, à grands traits, les dispositions et l'objet. L'annuité suffisante est inscrite au budget de l'Algérie pour les besoins de l'exercice 1920 ainsi que pour ceux de l'année 1921.

L'exposé des motifs duprojet de loi est muet en ce qui concerne les ressources sur lesquelles sera gagé cet emprunt de liquidation. Mais nous pouvons combler cette lacune en indiquant que les annuités d'amortissement à courir ne sont couvertes par aucun gage spécial et que leur montant sera prélevé sur les recettes générales du budget de l'Algérie comme les autres dépenses ordinaires.

Au lendemain de la terrible secousse de la guerre, notre grande colonie va entrer dans une ère nouvelle de prospérité et de richesse. Son avenir économique s'annonce brillant et fécond, Sa situation financière raffermie doit inspirer la plus entière confiance. Elle offre toutes les garanties désirables d'équilibre et stabilité. Rien ne s'oppose donc à ce que l'autorisation sollicitée soit accordée par le Parlement.

La Chambre des députés a voté sans débat, à sa deuxième séance du 7 juillet dernier, le projet de loi dont nous sommes saisis.

Votre commission des finances vous demande, messieurs, de le sanctionner à votre tour par l'approbation de la haute Assemblée.

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Le gouverneur général de l'Algérie est autorisé à réaliser, par voie d'emprunt, jusqu'à concurrence d'un maximum global de 285 millions, les sommes applicables aux objets ci-après.

Dépenses pour lesquelles l'Algérie a été autorisée à recourir à des avances de la banque de l'Algérie.

1° Découvert résultant des déficits budgétaires des exercices 1915, 1516, et 1917 (lois des 30 décembre 1915, 30 décembre 1916 et 30 décembre 1918), déduction faite de l'excédent de recettes de l'exercice 1918.....	30.414.052 47
2° Insuffisance présumée des recettes destinées à équilibrer les crédits inscrits au budget de l'exercice 1919 (lois des 30 décembre 1918 et 14 juin 1919)....	19.283.507 »
3° Déficit du compte hors budget ouvert par le décret du 12 novembre 1917, relatif à la réquisition des céréales en Algérie (loi du 25 avril 1919).....	15.000.000 »
4° Somme nécessaire pour balancer le compte hors budget destiné à recevoir provisoirement l'imputation des dépenses afférentes aux indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie attribuées au personnel en activité ou en retraite des trois grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général de l'Algérie (loi du 14 juin 1919).....	12.000.000 »

Dépenses non couvertes par les avances de la banque de l'Algérie.

5° Payement des allocations exceptionnelles du temps de guerre des fonctionnaires des services civils et complément de pensions des petits retraités (année 1920).....	3.650.000 »
6° Payement des allocations exceptionnelles du temps de guerre du personnel des chemins de fer d'intérêt général (année 1920).....	8.000.000 »
7° Crédits nécessaires pour assurer au personnel en activité ou en retraite des chemins de fer d'intérêt local réquisitionnés, le payement d'indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie, équivalentes, comme quotité et comme durée, à celles qui sont ou seront attribuées aux agents civils ou retraités de l'Algérie (période du 1er juillet 1918 au 31 décembre 1920).....	3.400.000 »
8° Dépenses à résulter de l'extension au personnel retraité des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local de l'Algérie, des dispositions de la loi du 23 février 1919, relative au relèvement de l'indemnité temporaire mensuelle allouée aux petits retraités de l'Etat (période du 1er juillet 1918 au 31 décembre 1920).....	2.000.000 »
9° Régularisation de l'avance consentie par le Trésor pour le payement au personnel des P. T. T. de l'Algérie d'une somme de 500 fr. à titre d'acompte sur le relèvement futur des traitements.....	2.200.000 »
10° Extension de la même mesure au profit de tous les fonctionnaires civils de la Colonie dans les mêmes conditions que dans la Métropole.....	8.000.000 »
11° Régularisation de l'avance consentie par le Trésor pour le payement aux personnels des services civils d'une somme de 200 francs à titre d'acompte sur le relèvement des traitements.	4.000.000 »
12° Débours faits ou à faire par l'Administration des chemins de fer algériens de l'Etat pour l'amortissement de la créance litigieuse sur le Gouvernement américain afférente à l'achat de trois cargos destinés à assurer le ravitaillement en charbon du réseau ou éventuellement pour le règlement de la transaction à intervenir au sujet de cette créance entre le Gouvernement des Etats-Unis et la colonie.....	8.000.000 »
13° Déficit à provenir en 1919, dans les budgets d'exploitation des chemins de fer exploités en régie ou sous le régime de la garantie, du relèvement des traitements et de l'application de la journée de huit heures..	4.000.000 »
14° Versement aux fonds spéciaux de la caisse de réserve et de l'emprunt de 175 millions autorisé par la loi du 28 février 1918 des sommes nécessaires pour compenser la dépréciation des titres acquis, avant la guerre, comme placement de la portion de ces fonds momentanément sans emploi, dans les conditions fixées par l'article 19 de la loi du 14 décembre 1905..	11.800.000 »
15° Somme nécessaire pour assurer en 1919, du 1er juillet au 31 décembre, le payement des nouveaux traitements et des nouvelles indemnités des personnels des services civils de l'Etat en Algérie	41.998.099 »
16° Complément de dotation du fonds de roulement des chemins de fer algériens de l'Etat.	10.000.000 »
17° Insuffisance présumée des recettes destinées à équilibrer les crédits inscrits au budget de l'exercice 1920.....	62.905.305 »
18° Suventions aux communes pour leurs dépenses de personnel.....	6.100.000 »
19° Frais d'émission de l'emprunt et dépenses diverses s'y rattachant.....	Mémoire.
20° Somme destinée, concurremment avec l'emprunt de 20 millions autorisé par la loi du 30 novembre 1916 à pourvoir aux travaux complémentaires du réseau des chemins de fer rachetés par l'Algérie.....	35.000.000 »
	287.750.943 47

Les fonds reconnus disponibles sur les évaluations indiquées ci-dessus pourront être affectés, par voie de décret rendu sur le rapport du ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances, à l'un quelconque des objets prévus.

Art. 2. — Pourront, en outre, être incorporés à cet emprunt pour être réalisés aux mêmes taux et conditions les emprunts suivants non encore réalisés :

1° Emprunt de 55 millions autorisé par la loi du 15 juin 1918 et affecté aux travaux d'achèvement des lignes à construire d'après le programme établi pour l'emploi des fonds provenant de l'emprunt de 175 millions autorisé en 1908;

2° Emprunt de 20 millions autorisé par la loi du 30 novembre 1916.

Art. 3. — L'emprunt émis en vertu des articles 1er et 2 ci-dessus devra être amorti dans un délai maximum de cinquante ans : il pourra être réalisé en totalité ou par fraction, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations nominatives et au porteur. Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront fixées par décret du Président de la République rendu sur la proposition des ministres de l'intérieur et des finances.

Art. 4. — Les différentes portions de l'emprunt seront, au fur et à mesure de leur réalisation, portées à un compte de trésorerie dans les écritures du trésorier général de l'Algérie. Les crédits correspondant aux dépenses à effectuer au titre de chaque exercice seront annuellement ouverts à une section distincte dans le budget qui comprendra, à une ligne spéciale, une évaluation de recette égale au montant des crédits. En fin d'exercice une somme égale au montant des payements sera transportée, du compte de trésorerie ci-dessus, à la ligne de recette dont il s'agit.

Les crédits ouverts au budget de l'exercice 1920 pour l'emploi de fonds provenant de l'emprunt et qui seront restés sans emploi à la clôture dudit exercice pourront être rattachés, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu de décrets de report.

Art. 5. — Les actes susceptibles d'enregistrement auxquels donnera lieu l'exécution des dispositions de la présente loi seront passibles du droit fixe de 3 fr.

ANNEXE N° 345

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux participations éventuelles de la banque de l'Algérie dans le capital des banques d'émission établies dans les colonies et protectorats français en Afrique, par M. Jean Morel, sénateur (1).

Messieurs, l'article 145, du traité de Versailles oblige le Gouvernement allemand à assurer le transfert à la personne qui sera

(1) Voir les nos 338. Sénat, année 1920, et 926-1034 et in-8° n° 166 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

désignée par le Gouvernement français, des actions qui représentent la part de l'Allemagne dans le capital de la banque d'Etat au Maroc.

Dans le but de réaliser, dans nos possessions et protectorats de l'Afrique du Nord, l'unité de politique économique et financière nécessaire pour leur prospérité commune, le Gouvernement a songé à attribuer à la banque de l'Algérie la part cédée par l'Allemagne.

Mais, pour arriver à cette fin, une disposition législative nouvelle s'impose. En effet, l'article 4 de la loi du 5 juillet 1900, portant prorogation du privilège de cet établissement, l'autorise seulement à créer éventuellement des succursales et à émettre des billets payables au porteur et à vue, dans les colonies et protectorats en Afrique. Ce texte a donc une portée limitative et ne saurait abriter une opération de la nature de celle qui est envisagée. Le projet de loi soumis à nos délibérations permettra sa réalisation en autorisant la Banque « à prendre des participations dans le capital des banques d'émission établies dans les colonies et protectorats français en Afrique du Nord. » Ainsi deviendra possible et pratique l'association de la banque d'Etat et de la banque de l'Algérie au Maroc.

La banque d'Etat a été fondée par l'acte d'Algésiras. Elle est internationale. Primitivement, douze nations participaient à sa gestion, chacune pour une part. C'étaient l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Maroc, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie et la Suède.

La part russe a été rachetée récemment par la banque de Paris et des Pays-Bas, faisant partie du consortium financier français; la part austro-hongroise a été rachetée par le consortium des banques françaises ; lorsque la part de l'Allemagne aura été cédée à la banque de l'Algérie, la France comptera cinq parts dans la banque d'Etat du Maroc.

Celle-ci possède, outre son privilège d'émission, des attributions dont certaines peuvent sembler anormales depuis que le Gouvernement marocain reçoit les conseils et les méthodes d'administration financières de la France.

Soit en raison de sa constitution internationale, soit par suite de la pénurie de ses moyens, soit à cause de défectuosités dans ses opérations, la Banque d'Etat a joué un rôle effacé pendant la guerre. Elle n'a pas pu ou n'a pas osé, au cours de cette période tragique, rendre au Gouvernement marocain les services que les pouvoirs publics ont l'habitude de réclamer des banques d'émission dans des circonstances analogues.

Aussi, la paix a-t-elle trouvé la banque d'Etat du Maroc peu populaire et sans grands moyens d'action dans la zone française de l'empire chérifien.

La banque de l'Algérie n'avait pas de privilège au Maroc. Ses billets se sont infiltrés dans ce pays grâce aux rapports fréquents qui existaient entre les deux territoires et aussi par l'usage qu'en ont fait le corps d'occupation et les fournisseurs de l'armée qui l'accompagnaient.

Quand les hostilités ont éclaté, les billets algériens avaient déjà pris une place fort importante dans la circulation monétaire au Maroc. Le Gouvernement ne trouvant pas, auprès de la banque d'Etat, le concours dont il avait besoin, s'est tout naturellement tourné vers la banque de l'Algérie pour obtenir l'appui qui lui faisait défaut par ailleurs et il accorda le cours légal aux billets de la colonie voisine.

De sorte que lorsque la guerre cessa, les billets de la banque de l'Algérie jouaient un rôle prépondérant. La hausse du métal argent rendait de plus en plus difficile le maintien dans la circulation de la monnaie hassani. En octobre 1919, la crise, très violente, se déclancha : le franc-papier s'affaissa et la monnaie métallique disparut.

Le Gouvernement se décida alors à opérer la démonétisation du hassani, mesure nécessaire qui aurait gagné à être prise plus tôt.

Le Gouvernement pouvait, en refusant d'accorder le cours forcé au nouveau billet « francs » de la banque d'Etat, — et rien dans l'acte d'Algésiras ne l'en empêchait, — provoquer la disparition de la banque d'émission spéciale au Maroc.

Il a préféré associer la banque de l'Algérie et la banque d'Etat. Dans ce but, un arrangement entre les deux établissements est en cours de préparation. L'entente désirable ne paraît pas douteuse bien que trois points demeurent encore litigieux entre les deux parties. Ces trois points sont les suivants :

1° L'encaisse du tiers, une fois le cours forcé aboli, restera-t-elle aux mains de la banque de l'Algérie ou reviendra-t-elle à la banque d'Etat?

2° La banque d'Etat aura-t-elle le droit d'avoir un découvert sur son compte avec le Trésor, et à quelles conditions?

3° La banque d'Etat fixera-t-elle librement le taux de son escompte ?

Ces point ont été soumis, d'un commun accord, par les parties adverses à l'arbitrage de M. le ministre des finances. Nous n'avons pas à prendre part dans ce différend. Nous avons confiance dans M. le ministre des finances pour régler ces questions avec prudence et avec habileté en s'inspirant des intérêts légitimes de la trésorerie métropolitaine.

Au surplus, le projet de loi que nous avons à étudier est indépendant de l'arrangement à intervenir entre les deux banques.

Nous pensons qu'il y a lieu de poursuivre la réalisation de l'unité monétaire et bancaire dans l'Afrique du Nord au triple point de vue des intérêts du Trésor, de ceux de la production métropolitaine ainsi que des intérêts de l'Afrique du Nord et de ceux du Maroc lui-même. Nous avons appris, par l'expérience qui a été faite en 1904 dans la régence de Tunis, que cette unité monétaire et bancaire peut être obtenue sans attenter à l'indépendance politique et administrative du Maroc. Or, le projet de loi qui est en discussion, s'il ne réalise pas cette unité monétaire autant que certains le souhaiteraient peut-être, constitue tout au moins un progrès marqué par rapport à l'état de choses existant. La collaboration intime de la banque de l'Algérie et de la banque d'Etat peut être considérée comme la prélude d'une fusion possible et désirable entre les deux établissements.

Il est toujours fâcheux, comme l'opinion en a été fortement exprimée à la Chambre des députés, de mêler les banques d'affaires et les banques d'émission. Non pas que la banque d'émission soit l'adversaire de la banque d'affaires; mais pour pouvoir remplir son office avec impartialité et avec un haut sentiment de l'intérêt général, elle ne doit pas être sous sa dépendance. Cela a-t-il bien été, jusqu'à ce jour, le cas de la banque d'Etat?

Par l'adoption des dispositions législatives qui nous sont proposées, nous introduirons un élément nouveau dans le conseil d'administration de la banque d'Etat. La banque de l'Algérie y aura un représentant et, par suite, le Gouvernement qui surveille la banque de l'Algérie, qui nomme son directeur général, son sous-directeur général et ses directeurs de succursales, aura ainsi, s'il en est besoin, un certain moyen d'action sur la gestion de la banque d'Etat du Maroc.

La banque de l'Algérie est ancienne, expérimentée, munie de réserves importantes, appuyée sur un pays riche qui se développe avec une rapidité admirable. Elle a acquis pendant la guerre une puissance indéniable dans l'empire chérifien. La banque d'Etat est nouvelle, ses moyens d'action sont forcément limités : elle a donc tout à gagner en s'associant à la banque de l'Algérie et l'union des deux établissements peut aider beaucoup au développement économique de l'empire chérifien.

La Chambre des députés, dans sa deuxième séance du 9 juillet 1920, a donné unanimement son adhésion au projet en limitant toutefois la faculté concédée aux seules banques d'émission établies en Afrique du Nord.

Nous souscrivons à cette réserve prudente.

Pour toutes ces considérations, Messieurs, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — L'article 4 de la loi du 5 juillet 1900 est complété ainsi qu'il suit :

« La banque de l'Algérie pourra également être autorisée dans les formes prévues par l'alinéa premier du présent article, à prendre des participations dans le capital des banques d'émission établies dans les colonies et protectorats français en Afrique du Nord.

« Il appartiendra au ministre des finances de fixer les conditions dans lesquelles la banque de l'Algérie désignera, pour la représenter dans le conseil d'administration de ces banques d'émission, son directeur général, son sous-directeur général ou ses propres administrateurs ».

ANNEXE N° 346

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

AVIS présenté au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur le crédit mutuel et la coopération agricoles, par M. Alfred Brard, sénateur (1).

Messieurs, la commission des finances du Sénat est appelée à donner son avis sur le projet de loi relatif au crédit mutuel et à la coopération agricoles.

Ce projet de loi qui était resté en suspens à la Chambre des députés pendant près de huit années a été voté par elle, le 17 octobre 1919, sur un rapport de M. Dariac, et après incorporation, avec certaines modifications, d'une proposition de loi de MM Tournan, Dariac et Fernand David.

Il est présenté par le ministre de l'agriculture, au nom du Gouvernement, et revêtu du contreseing du ministre des finances.

La commission de l'agriculture du Sénat saisie du projet, a procédé à son examen et sur un rapport de M. Clémentel, en date du 22 avril dernier, elle a donné un avis favorable à l'adoption, sans aucune modification, du texte voté par la Chambre des députés.

Ce projet de loi a été, au préalable, porté à la connaissance des associations intéressées et, au cours de diverses réunions dont la dernière s'est tenue dans le cabinet de M. le ministre de l'agriculture, les représentants des grands groupements, comme l'union centrale des agriculteurs de France, la société des agriculteurs de France, la fédération nationale de la mutualité et de la coopération agricoles ont donné leur adhésion au texte voté par la Chambre des députés et soumis actuellement au Sénat.

Dernièrement, il a été étudié dans ses dispositions essentielles par le congrès de la confédération nationale des associations agricoles à Tours, sous la présidence de M. Fernand David, et par le congrès national de la mutualité et de la coopération agricoles qui, sous la présidence de M. Viger, a émis un avis favorable à son adoption.

Enfin le congrès du centre fédératif du crédit populaire réuni à Metz les 2 et 3 juillet dernier, puis le congrès national des syndicats agricoles qui s'est tenu quelques jours après à Strasbourg, se sont également prononcés en sa faveur.

Notre honorable collègue, M. Clémentel dans son rapport à la commission de l'agriculture, a successivement passé en revue tous les chapitres du projet et fourni les éclaircissements les plus complets et votre commission des finances a seulement à donner son avis sur quelques points touchant à des questions d'ordre financier.

Diverses immunités fiscales sont maintenues dans le projet de loi : ce sont celles qu'accordait la loi du 5 novembre 1894. Elles sont analogues à celles dont bénéficient les diverses sociétés d'intérêt général comme les sociétés d'habitations à bon marché. Elles sont relatives à la contribution des patentes, à la contribution des portes et fenêtres et à l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières. Les raisons qui justifiaient cette mesure en 1894 sont les mêmes qu'aujourd'hui.

Sur trois points, des améliorations à signaler sont introduites.

La première se rapporte aux prêts individuels à long terme pour l'acquisition de petites propriétés rurales, la deuxième concerne les avances aux sociétés coopératives, aux associations syndicales agricoles et à certaines sociétés d'intérêt collectif agricole et la troisième est relative à la création d'un office national du crédit agricole.

En vous donnant des explications sur ces dispositions du projet de loi, nous répondrons en même temps à quelques observations qui s'y

(1) Voir les nos, Sénat, 757, année 1919, 181, année 1920, et 354-6705-7038 et in-8° n° 1588 — 11e législ. — de la Chambre des députés.

rattachent et qui ont été faites récemment par M. le ministre des finances.

La loi du 19 mars 1910, permettait aux caisses de crédit agricole d'accorder des prêts d'un maximum de 8,000 fr. au taux de 2 p. 100 et remboursables en quinze années, pour faciliter le développement de la petite propriété agricole. A l'heure actuelle, la loi ne peut plus jouer, la somme de 8,000 fr. étant devenue tout à fait insuffisante : aussi le projet qui vous est soumis propose-t-il de porter le maximum de ces prêts à 40,000 fr. et de prolonger jusqu'à vingt-cinq années la période d'amortissement.

Aujourd'hui, une somme de 40,000 fr. est nécessaire pour acheter 4 à 5 hectares de terre, une habitation, quelques animaux (un cheval coûte 4,000 à 5,000 fr., une vache de 2,500 à 3,000 fr.), pour acheter aussi les engrais, le matériel indispensable et pour fournir les premiers fonds de roulement.

Votre commission des finances ne se dissimule pas que les sociétés de crédit immobilier seront fondées à demander le bénéfice d'une disposition semblable, mais elle ne croit pas néanmoins devoir émettre un avis défavorable, étant donnée la hausse qu'ont subie les maisons de culture, les bâtiments et les produits nécessaires à l'agriculture, les engrais, le matériel, etc.

Toutefois, elle estime devoir mettre en garde contre les abus qui pourraient être commis et elle insiste vivement pour que les prêts ne soient portés au maximum de 40,000 fr. que dans des cas tout à fait exceptionnels, afin aussi de ne pas créer une inégalité qui pourrait paraître choquante avec les sociétés de crédit immobilier.

Le projet de loi prévoit (article 8), comme le prévoyait la loi du 19 mars 1910, que les prêts à long terme seront garantis par une hypothèque ou par une assurance en cas de décès.

Ce sera à la caisse de crédit d'apprécier dans quelle mesure elle devra compléter l'une par l'autre. Votre commission estime en effet, que l'hypothèque et l'assurance ne font pas double emploi : l'hypothèque est une garantie pour l'établissement prêteur, en prévision du cas où l'emprunteur ne remplirait pas ses engagements ; l'assurance, au contraire, profite surtout aux héritiers du bénéficiaire qui se trouvent libérés de toute dette si ce dernier vient à décéder avant le remboursement intégral. Avec l'hypothèque seule, la famille est exposée à se trouver évincée lors du décès de son chef ; avec seulement l'assurance, la société prêteuse se trouve dépourvue de sûreté durant la vie de l'emprunteur. Ce n'est que la réunion des deux garanties qui met l'opération à l'abri de tout aléa.

En conséquence, l'avis formel de votre commission des finances est que le Gouvernement prenne les dispositions nécessaires pour que, le plus souvent possible, la double garantie soit demandée par les caisses prêteuses.

Comme la loi du 9 avril 1918 le décidait, les pensionnés militaires et les victimes civiles de la guerre jouiront des mêmes avantages, qu'ils s'adressent, pour réaliser l'opération, soit à une société de crédit immobilier, soit à une caisse de crédit agricole ; de toute manière notamment le taux d'intérêt est réduit pour eux à 1 p. 100 et une bonification de 0 50 p. 100 fr. sera versé annuellement par l'Etat en atténuation des annuités à servir à la société prêteuse en raison de chacun des enfants légitimes qui naîtra à l'emprunteur postérieurement à la conclusion du prêt.

En outre, la rédaction de l'article 8 permet de tenir compte de la disposition de la loi du 28 octobre 1919 par laquelle l'assurance peut, dans certains cas, être faite sur une autre tête que sur celle de l'emprunteur. Votre commission des finances a enregistré avec satisfaction l'affirmation donnée sur ce point par M. le ministre de l'agriculture et à laquelle s'est ralliée M. le ministre des finances, de maintenir cette heureuse disposition par l'insertion d'un article *ad hoc* dans le règlement d'administration publique à intervenir.

D'autre part, il est bien entendu, ainsi que l'a demandé M. le ministre des finances, que toutes les opérations d'assurances devront se faire par l'intermédiaire de la caisse nationale d'assurance en cas de décès, à l'exclusion de tout autre organisme. C'est la pratique de la loi du 19 mars 1910, que le projet de loi, maintient sans aucun changement. L'article 10 du projet comme l'article 5 de la loi du 19 mars 1910, habilite la caisse nationale d'assurance en cas de décès en ces termes : « La Caisse nationale d'assurance en cas de décès est autorisée à passer avec le titulaire... ». Un décret viendra ensuite, comme l'a fait pour la loi du 19 mars 1910 le décret du 17 octobre 1912, qui servira de base, et pourra être complété, si besoin est, par toutes dispositions dont le ministre des finances demandera l'adjonction.

La deuxième amélioration à mentionner est celle qui est relative à l'extension des dispositions de la loi du 29 décembre 1906 autorisant des avances aux sociétés coopératives agricoles.

Ces avances pourront atteindre six fois le capital versé en argent ou en nature à condition, toutefois, que la responsabilité solidaire des membres soit jugée suffisante.

Les différentes sociétés qui pourront, avec les sociétés coopératives de la loi du 29 décembre 1906, prétendre au bénéfice d'avances de l'Etat sont énumérées à l'article 22 du projet.

Votre commission des finances ne fait aucune difficulté pour adopter sans réserve les énumérations de cet article en ce qui concerne les paragraphes 1er, 2 et 3, mais elle a le devoir de signaler à la haute Assemblée les craintes qui se sont manifestées au cours de la discussion relative aux sociétés comprises au paragraphe 4 de l'article 22 et qu'on peut désigner sous le nom de « sociétés d'intérêt collectif agricole ».

Votre commission des finances demande expressément que le règlement d'administration publique prévu à l'article 23, dernier alinéa, fasse à ces sociétés une obligation stricte d'insérer dans leurs statuts des dispositions conformes aux conditions fixées à cet article 23 et par lesquelles tout esprit de lucre se trouve écarté de leur fonctionnement.

Elles devront notamment être gérées gratuitement, ne pas chercher à réaliser des bénéfices commerciaux, le taux de remboursement de leurs parts sociales ne pourra pas excéder leur prix initial de souscription et enfin le dividende annuel à servir à leur capital social sera limité à 6 p. 100.

Ce sera seulement lorsqu'elles se seront impérativement soumises à ces conditions par leurs statuts eux-mêmes que ces sociétés pourront recevoir des avances de l'Etat, qu'elles pourront profiter des immunités fiscales prévues par les articles 31 et suivants.

M. le ministre de l'agriculture et M. le ministre des finances seront appelés à collaborer à la rédaction de ce règlement d'administration publique et ils devront s'entendre sur un texte qui écarte, sans contestation possible, du bénéfice de la loi toute entreprise dont les tendances seraient douteuses.

Au surplus, toutes les associations qui auront reçu des avances de l'Etat seront soumises au contrôle de l'office national du crédit agricole et de l'inspection générale des associations agricoles et des institutions de crédit, et toute infraction qui pourrait se produire devra être immédiatement signalée et réprimée.

Le troisième point particulier sur lequel votre commission des finances désire attirer votre attention se rapporte à la transformation du service du crédit mutuel et de la coopération agricoles du ministère de l'agriculture.

Pour libérer l'organisation actuelle du crédit agricole d'anciennes habitudes et de formules qui font obstacle à son développement, le projet de loi constitue heureusement un organe administratif nouveau qui est tout spécialement chargé d'assurer l'application de la loi.

C'est le titre V du projet qui en détermine l'objet, les moyens d'action et les ressources.

L'office, qui répond aux vœux unanimes des commissions consultées et des congrès agricoles disposera de la dotation du crédit agricole, des sommes provenant des remboursements effectués par les comités départementaux d'action agricole et de tous les autres crédits qui pourront lui être affectés. Ses moyens d'action seront ainsi supérieurs à ceux d'aujourd'hui.

Il n'aura pas un programme différent dans ses lignes générales de celui du service administratif actuel, mais il pourra, pour l'appliquer, faire usage de méthodes nouvelles et rapides appropriées à la fonction qui lui est impartie.

Toutes ses opérations s'effectueront au moyen de comptes courants, au Trésor, à la caisse des dépôts et consignations et à la Banque de France. On opérera par chèques ou par virements directs, aux comptes des caisses régionales ou des sociétés bénéficiaires d'avances.

De même le remboursement des avances s'effectuera rapidement en utilisant des chèques ou des virements, alors que maintenant par la voie administrative l'opération ne peut se faire qu'avec des lenteurs regrettables.

L'office sera administré par une commission plénière composée de trente membres (six parlementaires, douze membres désignés par décret sur la proposition du ministre de l'agriculture et du ministre des finances et douze membres élus par les caisses régionales de crédit agricole). La commission plénière sera présidée par le ministre de l'agriculture et elle élira un conseil d'administration de sept membres qui pourra tenir des réunions rapprochées et à qui incombera l'examen des affaires courantes.

Répondant aux préoccupations de M. le ministre des finances l'article 39 indique que le budget de l'office, qui fera le classememt de ses diverses ressources, sera arrêté par le conseil d'administration et approuvé par le ministre de l'agriculture et par le ministre des finances après avis de la commission plénière.

Toutes les mesures prises et qu'il sera très facile de rappeler en les développant dans le règlement d'administration publique auquel il collaborera assurent à M. le ministre des finances un droit de contrôle effectif et permanent qui est de nature à lui donner satisfaction complète.

Pour conclure, votre commission des finances, sans pénétrer dans le fond même du projet qui a été suffisamment examiné par votre commission de l'agriculture, et se bornant à émettre un avis financier, ne voit aucun inconvénient à laisser au règlement d'administration publique à intervenir le soin de fixer les détails d'application dans lesquels la loi n'est pas entrée, sous la condition expresse d'une collaboration du ministre des finances et du ministre de l'agriculture.

Sous la condition également qu'il soit bien entendu que ce règlement d'administration publique devra s'inspirer des considérations énumérées ci-dessus, notamment en ce qui concerne le maximum de garanties à rechercher à l'aide de l'hypothèque et de l'assurance, en ce qui concerne les obligations auxquelles seront tenues par leurs statuts les sociétés coopératives et les sociétés d'intérêt collectif agricole pour bénéficier des avances de l'Etat et enfin en ce qui concerne les mesures à prendre en vue d'assurer la bonne administration de l'office et des fonds dont il aura la gestion.

Votre commission des finances estime enfin que le projet de loi qui vous est soumis correspond bien à la politique d'organisation nationale et de production de richesses que nous voulons suivre et il vient à son heure.

Aussi, vous propose-t-elle, messieurs, comme l'a fait la commission de l'agriculture d'adopter sans changement le texte qui vous est présenté.

ANNEXE N° 347

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à la modification de l'article 673 du code civil, par M. Jean Cazelles, sénateur (1).

Messieurs, dans sa séance du 23 juin 1920, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi tendant à la modification de l'article 673 du code civil. Cet article dispose :

« Celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbres du voisin peut contraindre celui-ci à les couper. Les fruits tombés naturellement de ces branches lui appartiennent.

« Si ce sont les racines qui avancent sur son héritage, il a le droit de les y couper lui-même.

« Le droit de couper les racines ou de faire couper les branches est imprescriptible ».

Ces dispositions, qui donnent à un propriétaire le droit de couper les racines et de faire couper les branches qui, d'un arbre poussé sur un terrain voisin avancent chez lui, s'ap-

(1) Voir les nos 288, Sénat, année 1920, et 344-935, et in-8° n° 148 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

pliquent-elles par extension aux arbustes ou arbrisseaux ? Un arrêt de la cour de Rouen du 14 février 1889 a résolu cette question par la négative. Tandis que l'article 671 s'applique aux plantations de quelque nature qu'elles soient et désigne énumérativement les arbres, les arbrisseaux et les arbustes, il semble donc que l'article 673 soit spécial aux seuls arbres. Aucune considération d'ordre pratique ne justifie cette différence.

Il est arrivé que, pendant la guerre, notamment dans les régions de propriété parcellaire, beaucoup de parcelles dont les exploitants étaient mobilisés sont demeurées incultes. Les arbustres et les arbrisseaux s'y sont développés, les ronces et les épines s'y sont accrues, étendant leurs tiges et leurs brindilles sur les parcelles riveraines où elles gênent maintenant les travaux de culture.

Si le texte de l'article 673 a paru trop rigoureusement précis pour être étendu aux arbustes et aux arbrisseaux, le moment est venu de le modifier, afin que celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbustes ou des arbrisseaux de son voisin puisse contraindre celui-ci à les couper comme s'il s'agissait de branches d'arbres. Dans les deux cas le préjudice causé est de même nature et de cause analogue ; il doit être permis au propriétaire riverain de s'en préserver par les mêmes moyens.

D'autre part, il ne paraît pas raisonnable de dénier à un propriétaire, déjà en possession du droit de couper les racines qui avancent sur son héritage, le droit de débarrasser son terrain des ronces dont la racine part de chez le voisin et dont les tiges viennent pencher sur son terrain et, par provinage naturel, y former de nouvelles souches. Les deux cas sont semblables. S'il s'abstenait de le reconnaître et de modifier en conséquence le texte de l'article 673 du code civil, le législateur favoriserait des litiges dont il vaut mieux éviter de multiplier les occasions.

Votre commission vous propose donc d'approuver le nouveau texte de l'article 673 du code civil tel qu'il a été établi par la Chambre des députés et d'adopter la proposition de loi dont la teneur suit :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — L'article 673 du code civil est modifié ainsi qu'il suit :

« Celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbres, arbustes et arbrisseaux du voisin peut contraindre celui-ci à les couper. Les fruits tombés naturellement de ces branches lui appartiennent.

« Si ce sont des racines, ronces ou brindilles qui avancent sur son héritage, il a le droit de les couper lui-même à la limite de la ligne séparative.

« Le droit de couper les racines, ronces et brindilles ou de faire couper les branches des arbres, arbustes et arbrisseaux est imprescriptible. »

ANNEXE N° 348

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920).

RAPPORT fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour but de modifier les articles 34, 35, 36, 37 et 40 de la loi du 10 juin 1896 portant organisation du corps des officiers de marine et du corps des équipages de la flotte, par M. Gabrielli, sénateur (1).

Messieurs, le projet de loi présenté par M. le ministre de la marine, voté par la Chambre des députés, dans sa séance du 9 courant, et soumis à vos délibérations, modifie les articles 34, 35, 36, 37 et 40 de la loi du 10 juin 1896.

I. — Réduction des conditions de temps de service à la mer et de commandement exigées par la loi du 10 juin 1896 pour l'accès aux grades de capitaine de vaisseau, de contre-amiral et de vice-amiral.

Aux termes des articles 34, 35 et 36, les conditions d'accès aux grades de capitaine de vaisseau, de contre-amiral et de vice-amiral sont les suivantes :

Pour le grade de capitaine de vaisseau : trois années de service à la mer dans le grade de capitaine de frégate et à bord des bâtiments de l'État, dont une année en qualité de commandant ;

Pour le grade de contre-amiral ; trois années de commandement à la mer ou quatre années de service dans le grade de capitaine de vaisseau, dont deux au moins à la mer en qualité de commandant commissionné d'une division navale composée de trois bâtiments de guerre au moins ;

Pour le grade de vice-amiral, deux années de commandement à la mer dans le grade de contre-amiral.

Le temps de service ou de commandement à la mer a toujours été, dans notre marine, la condition essentielle exigée pour l'avancement.

Or, bien avant la déclaration de guerre, les commandements attribués à des officiers supérieurs avaient été sensiblement réduits par la diminution des grands bâtiments ; par voie de conséquence, les officiers remplissant les conditions d'avancement étaient en nombre restreint.

Cet état de choses avait amené le ministre de la marine de l'époque, notre regretté collègue M. Baudin, à déposer, le 4 novembre 1913, sur le bureau de la Chambre, un projet de loi qui ne put être voté à cause de la guerre survenue peu de temps après. Ce projet admettait, pour l'accès au grade de capitaine de vaisseau, les années de service à la mer accomplies, soit dans le grade de capitaine de corvette, soit dans celui de capitaine de frégate, l'année de commandement devant seule être effectuée dans ce dernier grade.

Depuis la guerre, la diminution des bâtiments armés s'est accusée dans de plus fortes proportions, et il ne semble pas que ce mouvement dégressif puisse être enrayé de sitôt avec la politique d'économie imposée à la marine.

Dans son rapport à la Chambre des députés, M. Le Cour-Grandmaison compare les états des capitaines de vaisseau, contre-amiraux et vice-amiraux servant à la mer en 1914 avec ceux du 1er juin 1920 et arrive, pour l'ensemble de ces officiers, au résultat suivant :

31 p. 100 en 1914 et 14 p. 100 en 1920.

Notre flotte n'a donc plus la possibilité d'utiliser les officiers supérieurs et officiers généraux précités et ce n'est que par la réduction de la durée du service à la mer qu'on pourra rétablir l'avancement normal.

Une toute autre solution eût été certainement préférable, car la navigation et le commandement sont indispensables à la formation des marins et des officiers. Mais il ne faut pas perdre de vue que la loi du 6 mars 1916 a abaissé de deux ans la limite d'âge des contre-amiraux et de quatre ans celle des capitaines de vaisseau et de frégate. Il devient donc urgent pour le travail d'avancement du mois d'octobre prochain, d'adopter la proposition qui nous est soumise et qui est d'autant plus acceptable qu'elle a un caractère transitoire. Elle consiste à ramener les conditions actuellement exigées par les articles 34, 35 et 36 de la loi du 10 juin 1896 à deux ans de service à la mer dont un de commandement pour le grade de capitaine de vaisseau, à deux ans de commandement à la mer (dix-huit mois chef de division) pour le grade de contre-amiral et à dix-huit mois de commandement à la mer pour celui de vice-amiral.

II. — Assimilation au service à la mer de certaines fonctions remplies par les officiers de marine de tous grades des différents corps, et en particulier par le personnel affecté à l'aéronautique.

L'article 37 de la loi du 10 juin 1896 énumère les fonctions assimilées au service et au commandement à la mer, mais il n'a pas prévu et ne pouvait prévoir un organisme encore inexistant, c'est-à-dire l'aéronautique appelé à un très grand développement et dont le personnel a déjà rendu les plus signalés services aussi bien pour la protection de nos navires que dans la lutte contre les sous-marins.

Cependant cet article dispose *in fine* qu'aucun autre emploi, même à bord des navires placés dans l'une des catégories de réserve ou dans les arsenaux, ne peut être assimilé au service à la mer qu'en vertu d'une loi. Aussi est-ce la loi du 29 juillet 1916 qui est venu spécifier dans quelles conditions et dans quelle mesure les services accomplis dans l'aéronautique seraient assimilés au service à la mer. Mais l'application de cette loi a été limitée à la durée des hostilités et si de nouvelles transformations, toujours possibles, venaient à se produire, il faudrait sans cesse recourir à d'autres lois pour modifier, même sur un point de détail, le statut des corps navigants. Le nouvel article 37, voté par la Chambre, comble la lacune concernant les services de l'aéronautique et laisse au ministre le soin de déterminer par un décret rendu, après avis du conseil supérieur de la marine, suivant les exigences de la situation du moment, les conditions d'assimilation de certains emplois au service à la mer.

Le rapporteur de la Chambre des députés, M. Le Cour-Grandmaison, signale la tendance à multiplier les postes à terre et cite des chiffres qui méritent d'attirer notre attention. Tandis qu'en 1914, sur 1,928 officiers de marine, 997, soit 51 p. 100, servaient à la mer, le 1er juin 1920, sur 2,003 officiers de marine, il n'y en avait plus que 540, soit 27 p. 100. Il exprime la crainte que cette tendance ne s'accentue davantage avec le développement des services des ports, de l'aéronautique et de la guerre sous-marine.

Votre commission estime que nous devons voter le projet de loi, vu le caractère d'urgence qu'il présente, et afin de permettre aux officiers et marins servant dans l'aéronautique maritime de concourir pour l'avancement au même titre que le personnel embarqué. Mais elle ne donne son approbation qu'à cause de la promesse faite par le ministre de déposer, dans le délai de deux ans, un nouveau projet de réorganisation d'ensemble modifiant les cadres et les adaptant aux nouveaux besoins de la marine.

III. — Article 40 de la loi du 10 juin 1896.

Le deuxième paragraphe de cet article vise le maintien après la cessation des hostilités, en faveur des officiers des différents corps de la marine, du bénéfice de leurs services de guerre en les faisant compter pour le double de leur durée effective pour l'avancement au choix.

Cet article ainsi que les articles 3 et 5 du projet ne donnent lieu à aucune observation.

L'article 4 avec l'addition votée par la Chambre des députés limite à une durée de deux années, à compter de la promulgation de la loi, les dispositions contenues à l'article premier.

En conséquence, nous vous prions d'adopter le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Les articles 34, 35, 36 et 37 de la loi du 10 juin 1896, portant organisation du corps des officiers de marine et du corps des équipages de la flotte sont modifiés comme suit :

« Art. 34. — Les promotions au grade de capitaine de vaisseau ont lieu au choix.

« Nul ne peut être promu au grade de capitaine de vaisseau s'il ne compte trois années de services dans le grade de capitaine de frégate et en outre :

« Soit, dans le grade de capitaine de frégate, deux années de services à la mer, dont un an de commandement ;

« Soit, depuis sa promotion au grade de capitaine de corvette, trois années de services à la mer, dont un an de commandement dans le grade de capitaine de frégate.

« Art. 35. — Les nominations au grade de contre-amiral ont lieu au choix.

« Nul ne peut être promu au grade de contre-amiral s'il ne compte trois années de services dans le grade de capitaine de vaisseau, dont au moins deux années de commandement à la mer ou dix-huit mois à la mer en qualité de commandant commissionné d'une division navale composée de trois bâtiments de guerre au moins.

« Pour l'accès au grade de contre-amiral, les fonctions de chef d'état-major d'une armée navale ou d'une escadre et celles de chef d'état-major adjoint d'une armée navale sont assimilées au commandement à la mer.

« Art. 36. — Les nominations au grade de vice-amiral ont lieu au choix.

« Nul ne peut être promu au grade de vice-amiral s'il ne compte, dans le grade de contre-

(1) Voir les nos 340, Sénat, année 1920, et 662-1179 et in-8° n° 168 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

amiral, dix-huit mois de services à la mer, soit en qualité de commandant d'une force navale, soit en qualité de chef d'état-major.

« Art. 37. — Le temps de service ou de commandement à la mer exigé par les articles précédents pour passer d'un grade à un autre doit être accompli à bord des navires de l'Etat, armés ou en disponibilité armée, ou en essais, ou remplissant l'office de bâtiments-écoles.

« Sont assimilées au service et au commandement à la mer, les fonctions remplies : 1° par les officiers des différents corps de la marine affectés à l'aéronautique, sous la réserve qu'ils justifient d'un minimum d'heures de vols ou d'ascensions dont la durée et les conditions seront fixées par un décret ; 2° par les marins de tous grades affectés à l'aéronautibue dont le service comporte normalement des vols ou ascensions, sous la réserve qu'ils justifient d'un minimum d'heures de vols ou d'ascensions, dont la durée et les conditions d'exécution seront fixées par un décret ; 3° par les marins de tous grades appartenant à des spécialités exclusivement affectées à l'aéronautique et que leurs fonctions n'appellent pas à prendre part normalement aux vols ou ascensions, sous réserve que les intéressés justifient, dans leur grade, d'un temps de service effectif, dans les formations de l'aéronautique, supérieur de moitié au temps de service à la mer exigé par la loi sur l'avancement.

« Peuvent également être assimilés, au point de vue de l'avancement, au service et au commandement à la mer, certains emplois déterminés par un décret rendu après avis du conseil supérieur de la marine.

« Lorsque, pour l'accès à un grade, l'assimilation prévue par les paragraphes 2 et 3 ci-dessus aura été admise pour plus de la moitié du temps de service ou de commandement à la mer exigé, elle ne pourra plus jouer pour l'accès au grade supérieur suivant. Toutefois, cette disposition ne s'appliquera pas aux marins de tous grades appartenant à des spécialités exclusivement affectées à l'aéronautique. »

Art. 2. — Le deuxième paragraphe de l'article 40 de la loi du 10 juin 1896, portant organisation du corps des officiers de marine, est complété comme suit :

« Les services accomplis pendant la durée de l'état de guerre dans un grade donné resteront, après la campagne, comptés aux intéressés, en vue de l'avancement au choix, pour le double de leur durée effective. »

Art. 3. — Les dispositions des articles 37 et 40 de la loi du 10 juin 1896 respectivement modifiés par les articles 1er et 2 de la présente loi sont applicables au personnel de tous les corps de la marine.

Art. 4. — Les dispositions de la présente loi auront leur effet pour compter du 23 octobre 1919, date de la cessation de l'état de guerre. Les dispositions contenues à l'article 1er cesseront d'être valables dans un délai de deux ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 5. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi.

ANNEXE N° 349

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

PROPOSITION DE LOI relative à l'établissement de la représentation proportionnelle dans les élections municipales et à des modifications corrélatives de la loi municipale du 5 avril 1884, présentée par M. Gourju, sénateur.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs, le 12 juin 1902, celui qui écrit ces lignes déposait sur le bureau du Sénat une proposition de loi, non pas identique, mais analogue à celle qu'il a l'honneur de vous soumettre en ce moment, c'est-à-dire en vue de provoquer l'établissement de la représentation proportionnelle pour les élections municipales.

Par un vote unanime, la commission d'initiative se prononça en faveur de la prise en considération qui fut accordée en effet par le Sénat. Mais, lorsque, en suite de ce préliminaire, une commission spéciale eut été élue dans les bureaux pour l'étude approfondie de la proposition, celle-ci fut écartée par cinq voix contre quatre en vertu d'une considération qui n'était pas intrinsèquement contraire au principe de la représentation proportionnelle, à savoir qu'il convenait d'en réserver la première expérience aux élections législatives et non pas aux élections municipales.

Bien que cette conception fût essentiellement sujette à controverse, nous ne crûmes cependant pas devoir insister. L'objection n'aurait peut-être pas résisté à un débat sérieux; mais elle était défendable. En outre, à ce moment-là même, la ligue pour la représentation proportionnelle, présidée par M. Yves Guyot et composée d'hommes politiques issus de tous les partis, faisait à l'auteur de la proposition l'honneur de se l'agréger et, désormais, un sentiment de haute convenance ne lui permettait plus de mener une campagne isolée qui aurait pu paraître inspirée par le désir quelque peu puéril d'attacher son nom coûte que coûte à la réforme.

Un autre motif encore nous invitait à la prudence. Cette proposition de 1902 s'inspirait du système genevois, dit système Naville, qui est celui du quotient électoral et des plus forts restes. Or la collaboration avec la ligue ne devait pas tarder à nous convaincre que, s'il donne presque toujours des résultats sensiblement pareils à ceux du système belge ou système d'Hondt, qui est celui de la concurrence des listes et du commun diviseur, néanmoins ce dernier lui est mathématiquement supérieur et que par conséquent il est plus parfait.

Depuis cette époque déjà ancienne les idées et les événements ont marché. Le système majoritaire du suffrage uninominal par arrondissement, qui alors était encore en pleine vigueur pour les élections législatives, a fléchi sous les assauts proportionnalistes et il a été remplacé par un régime nouveau qui, il est vrai, laisse encore jusqu'à nouvel ordre trop de place à la majorité absolue et paraît avoir été destiné, sans grand succès, à provoquer des cartels, mais qui fait déjà une part à la représentation proportionnelle et qui sera sans doute amendé dans ce sens au cours de la législature actuelle.

Car la loi organique du 12 juillet 1919, que l'un des partis engagés dans la lutte du 16 novembre suivant a cru à tort ou à raison dirigée particulièrement contre lui, n'a en réalité guère profité qu'à ses candidats et leur a procuré plus de sièges qu'ils n'en auraient obtenu par le jeu de la représentation proportionnelle intégrale. Or, même sans parler de considérations morales pures et simples, il est toujours plus rassurant pour l'avenir de se voir attribuer dans une élection ce à quoi l'on a strictement droit que d'y être favorisé accidentellement, en dépit du droit d'autrui, par des circonstances contingentes qui pourraient bien ne pas se reproduire une autre fois.

Chose singulière, les Belges qui ont été nos maîtres en la matière et qui d'emblée ont établi chez eux, avec le système d'Hondt, pour les élections législatives, le procédé le plus rigoureusement juste, ont voulu expérimenter pour les élections municipales une modalité analogue à celle de notre loi Dessoye, mâtinée de tendances majoritaires et d'aspirations proportionnalistes. Or, cette loi, comme la nôtre, leur a donné des déboires, et il est question chez eux comme chez nous de la transformer dans le sens de la représentation proportionnelle pure et simple.

Bien que les conseils municipaux aient été renouvelés le 30 novembre 1919 pour une durée exceptionnelle et que leurs pouvoirs aient encore près de cinq années à courir, il est cependant opportun de poser, dès maintenant, le problème, soit parce que l'étude peut en être longue dans chacune des deux Chambres, soit aussi parce que certains conseils généraux pourront avoir à tenir compte des perspectives qu'il leur ouvre pour se prononcer sur des questions de sectionnement engagées devant eux.

C'est ainsi notamment que dans le Rhône, notre département, le conseil général est saisi, par M. le maire de Lyon, d'une demande qui tend à la suppression du sectionnement établi depuis de longues années et au remplacement du scrutin distinct, pratiqué jusqu'à ce jour dans chacun des arrondissements municipaux, par un scrutin de liste unique qui élirait en bloc les 57 conseillers municipaux de la ville. Il en avait déjà formulé une semblable en 1919.

Cette première tentative de réforme donna lieu à la constitution officieuse d'une commission extra-municipale de douze membres qui appartenaient, trois par trois, aux quatre grands partis représentés dans le conseil : radical-socialiste, progressiste, socialiste unifié et républicain-socialiste. Il apparut promptement avec certitude que tous se proposaient d'assurer à chaque groupement une représentation proportionnée à son importance numérique dans le corps électoral.

Mais, en l'absence d'une loi, il était impossible de supprimer le second tour de scrutin et, par conséquent, de rétablir la représentation proportionnelle autrement que par une convention aux termes de laquelle les chefs des divers partis prendraient l'engagement réciproque de présenter au ballottage une liste unique, composée exclusivement de candidats indiqués par le nombre de leurs suffrages au premier tour.

Cette combinaison, si grande que fût la bonne foi de ceux qui la proposaient, ne pouvait guère, à défaut de toute sanction légale, aboutir au résultat désiré. Car rien ne pouvait empêcher des comités, qui n'auraient pas pris part au premier tour de présenter des candidats au second contre ceux de la liste unique née de la fusion, ni par conséquent de jeter le désarroi dans le résultat de l'entente. En outre, il pouvait arriver que la fusion elle-même ne fût pas promise d'avance par les représentants autorisés des quatre partis. C'est, en effet, ce qui survint : deux partis sur quatre ne crurent pas pouvoir y adhérer. C'était la ruine de la représentation proportionnelle par convention.

Mais lorsque le projet fut soumis au conseil général pendant sa session d'août 1919, ce ne fut pas pour ce motif étranger d'ailleurs aux attributions de l'assemblée départementale, qu'il resta en l'air et n'aboutit pas. L'enquête réglementaire à laquelle il avait été procédé et dont le public s'était trop désintéressé, avait fait apparaître une cause grave d'élimination. En raison des événements que tout le monde connaît, le renouvellement intégral de tous les conseils municipaux devait avoir lieu en 1919, à une époque anormale, la fin du mois de novembre, trop rapprochée du mois d'août pour que les partis eussent le temps de se préparer à un scrutin entièrement nouveau qui s'étendrait à un corps électoral de plus de cent mille personnes. L'affaire en resta là.

Elle a été reprise en 1920 par M. le maire de Lyon devant le conseil général, dont il fait partie et qui s'est déclaré saisi, conformément à la loi, pendant sa séance du 7 mai 1920, pour délibérer sur le fond au cours de la session d'août après une nouvelle enquête administrative.

Cette enquête a été faite du 20 juin au 4 juillet 1920, et a déterminé l'intervention d'un grand nombre de personnes considérablement plus élevé que celui de 1919. La très grande majorité s'est prononcée contre la suppression du sectionnement et, par là même, contre le scrutin unique pour la ville entière. Mais ce que nous y relevons de plus intéressant c'est que les partisans comme les adversaires de la réforme sont d'accord pour proclamer qu'elle doit procurer à tous les partis une représentation conforme à leur importance par le moyen de la représentation proportionnelle.

Puisque, seule, la force de la loi doit rendre possible la suppression effective du second tour de scrutin qui permettra de donner à chacun, dès le premier, ce qui lui revient légitimement, la réforme est donc visiblement opportune pour entreprendre la transformation du régime électoral qui préside à la formation des conseils municipaux et l'on pardonnera à un représentant de la ville de Lyon, où le besoin s'en fait particulièrement sentir à l'heure présente, de prendre cette initiative.

Il le fait, comme cela va de soi, sous la forme d'une proposition de loi qui vous demande d'appliquer à ces élections la représentation proportionnelle par le système d'Hondt, en raison de ce qu'il a sur tous les autres l'avantage incomparable d'être d'une simplicité absolue, de ne prêter à aucune équivoque et de donner strictement à chaque parti la représentation mathématique qui lui appartient.

Le total des suffrages obtenus par tous les candidats de chaque liste est divisé par le nombre de ses candidats. Le produit obtenu constitue le chiffre électoral de la liste. Les chiffres électoraux de toutes les listes sont placés côte à côte et chacun est divisé successivement par 1, 2, 3, 4 et ainsi de suite jusqu'à ce que l'on soit arrivé à un nombre qui soit, dans l'ordre numérique, le 27e, par exemple, s'il y a 27 conseillers à élire, le 21e s'il n'y en

a que 21, le 36e s'il y en a 36... Autant de fois le chiffre électoral de chaque liste contient ce dernier produit de la division parallèle, autant de fois cette liste a droit à un conseiller.

Au premier abord, il semble que ce procédé, qui depuis plus de vingt ans a fait ses preuves dans un pays voisin, présente on ne sait quoi d'empirique dans son mécanisme extraordinairement simple. Il n'en est rien, et dès que la raison en apparaît par une démonstration aussi simple que le procédé lui-même, on n'est pas surpris de savoir que M. d'Hondt, son promoteur, ait été l'objet d'une longue ovation lorsqu'il l'exposa pour la première fois dans un congrès de son pays. Elle peut se résumer en ces termes :

S'il n'y avait qu'un siège à pourvoir, on l'attribuerait sans hésiter à la liste qui a obtenu le plus de suffrages et qui a le chiffre électoral le plus élevé, le chiffre 1,000 *exempli gratia* et nous l'appellerons la liste A. Si, au lieu d'un siège unique à pourvoir il y en avait deux, ce ne serait pas nécessairement à cette même liste qu'il le faudrait donner, sous le prétexte que son chiffre est le plus fort. Car on lui attribuerait ainsi un siège pour chaque fraction de 500, alors que la liste voisine, la liste B, a peut-être un chiffre électoral de 900 et serait lésée. Le second siège ira donc à la liste B. S'il y en a trois, le troisième devra aller à la liste C qui n'a, par hypothèse, qu'un chiffre de 600, mais dont le chiffre est encore supérieur à la moitié de 1,000 et à la moitié de 900.

L'opération, pratiquée de même pour les fractionnements successifs de 1,000, de 900, de 600, se continue ainsi, d'une manière en quelque sorte automatique, jusqu'à ce que les divisions successives aboutissent à la fraction 27e, s'il s'agit de 27 sièges, à la fraction 21e pour 21 sièges, à la fraction 36e pour 36. A ce moment, l'on est arrivé, par une marche logique, imperturbable et nécessairement impartiale, à une fraction qui 1° n'était pas encore représentée et qui 2° en prenant le dernier siège est sûre de n'évincer aucune autre fraction plus forte non encore représentée elle-même.

Rien n'est plus facile que de s'assurer, la plume à la main, que la division de chacun des chiffres électoraux par cette ultime fraction donne exactement le même résultat que la division en détail de chacun de ces chiffres successivement dans leur ordre d'importance, jusqu'à ce que l'un deux — n'importe lequel — ait fourni la fraction 27, 21, 36... qui sert de commun diviseur à tous. Le commun diviseur n'est pas autre chose que la simplification et la condensation de toutes les opérations successives qui sont virtuellement possibles jusqu'à concurrence du nombre des sièges à pourvoir.

Le texte que nous soumettons au Sénat est conçu en termes généraux et s'applique à toutes les communes de France sans autre différence entre elles que le nombre des conseillers municipaux, tel qu'il est fixé par les lois antérieures suivant l'importance de la population. Cependant c'est un devoir pour nous de rappeler que tous les proportionnalistes ne sont pas absolument d'accord sur l'application généralisée du principe à toutes les communes.

Certains estiment que les petites communes, jusqu'à concurrence de dix mille habitants par exemple, pouvaient se passer de la représentation proportionnelle parce que tout le monde y est connu de tout le monde, que les conseils municipaux y ont un peu la physionomie de conseils de famille et que la R. P. *de facto* y est assez habituellement pratiquée d'instinct par les électeurs sans que la législation leur en fasse un devoir.

Cependant nous ne dissimulons pas que l'application d'une règle générale dans la France entière, sans distinction suivant l'importance numérique des communes, ne nous répugne nullement ; qu'elle nous paraît même plus conforme à ce principe de l'égalité devant la loi, que pratiquent si volontiers les Français et dont le respect est une des caractéristiques de notre race. Nous nous en rapportons d'ailleurs à la haute Assemblée sur ce point.

Pour donner corps aux explications qui précèdent nous avons l'honneur de soumettre au Sénat une proposition de loi ainsi conçue, qui modifie l'article 30 de la loi organique municipale du 5 avril 1884.

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — L'article 30 de la loi du 5 avril 1884 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les conseillers municipaux, soit pour la commune entière, soit pour les diverses sections quand l'article 12 aura été appliqué par le conseil général, sont élus au scrutin de liste avec représentation proportionnelle d'après le procédé de la concurrence des listes et du commun diviseur.

« Les suffrages obtenus par les candidats de chaque liste sont additionnés ; puis le total est divisé par le nombre des candidats pour chacune des listes. Le produit de la division constitue le chiffre électoral de la liste.

« Les chiffres électoraux de toutes les listes sont placés en regard les uns des autres et divisés successivement par 1, 2, 3, 4, etc., jusqu'à que le nombre des produits soit exactement égal, dans l'ordre de leur importance décroissante, au nombre des sièges à pourvoir. Le dernier de ces produits, de quelque liste qu'il provienne, sert de commun diviseur à toutes les listes.

« Il est attribué à chacune d'elles autant de sièges que son chiffre électoral contient de fois le commun diviseur. Dans chaque liste les candidats déclarés élus sont ceux qui ont obtenu le plus grand nombre de voix ; en cas d'égalité le plus âgé est élu. »

ANNEXE N° 350

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés complétant et modifiant la loi du 13 mars 1917 ayant pour objet l'organisation du crédit au petit et au moyen commerce à la petite et à la moyenne industrie, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. Isaac, ministre du commerce et de l'industrie, et par M. Landry, ministre de la marine, chargé de l'intérim du ministère des finances (1). — (Renvoyé à la commission, nommée le 23 février 1911, chargée de l'examen d'une proposition de loi relative à l'application du crédit mutuel aux ouvriers, fabricants et commerçants, ainsi qu'aux sociétés coopératives.)

ANNEXE N° 351

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à l'alimentation nationale en pain, par M. Perchot, sénateur (2).

Messieurs, votre commission des finances se rallie au projet du Gouvernement, mais en insistant sur les regrets que lui inspire la nécessité d'ajourner encore la liberté du commerce du blé, si impatiemment attendue, et en formulant une condition à son acceptation.

Après la décision du conseil des ministres, au printemps dernier, après la déclaration qui fit naître chez les paysans tant d'espérances, elle éprouve une vive déception à se trouver saisie du projet actuel.

Elle se souvient trop que le régime dont ce projet est le dernier et regrettable symptôme a coûté en ces dernières années un déficit de 7 milliards au pays. Elle a trop présent à l'esprit le mal qu'un tel système nous a fait, et qui s'est traduit directement par l'appauvrissement de notre sol, par la diminution de notre production par la nécessité de faire de gros achats sur les marchés étrangers à des taux ruineux ; indirectement, par l'immobilisation de nos ports et la baisse de notre change.

C'est-à-dire qu'elle n'accepte le projet du Gouvernement que contrainte par les circonstances.

Ce nouveau régime diffère, il est vrai, du régime actuellement en vigueur. La réglementation est atténuée. Il n'est pas question d'achat forcé, mais d'achat amiable. Pourtant, comme les agriculteurs sont obligés de vendre leurs récoltes à l'Etat à prix fixé, ce prix est bien une taxe. La réquisition n'apparaît qu'à l'arrière-plan comme une suprême ressource pouvant être employée seulement si les producteurs refusent de se plier aux conditions de l'administration. Elle n'en subsiste pas moins comme une menace et un moyen de contrainte.

La composition de la commission chargée, aux termes du projet, de fixer le prix du blé établi par décret offre du moins certaines garanties à la culture. Avant le vote de la Chambre, à la suite d'un échange de vues entre la commission d'agriculture et les commissions des finances et du commerce de la Chambre, la commission consultative chargée de donner son avis s'est réunie, et a estimé que la récolte pour 1920 ne pouvait être payée à un taux inférieur à 100 fr.

Ce prix lui paraissant suffisamment rémunérateur permet à votre commission d'accepter contre son gré un régime qu'elle déplore, mais que les circonstances lui paraissent imposer.

Laissant de côté d'autres arguments auxquels on peut trouver réponse, elle est arrêtée par deux objections qui semblent interdire le rétablissement de la liberté du commerce du blé pour cette année.

D'abord la hausse des prix. Si la liberté du blé était dès maintenant entièrement rétablie, elle aurait pour effet, nous dit-on, d'élever le prix de notre blé au taux du blé exotique rendu en France, augmenté des charges du fret et du change. Il faudrait donc prévoir pour le blé des prix atteignant 150 fr., peut-être même davantage, ce qui pourrait mettre le pain à 2 fr. le kilogr. et entraîner de graves conséquences économiques et sociales.

On ne peut, malheureusement, rien objecter à cet argument, à cause de la raréfaction actuelle des céréales dans le monde. C'est là la force essentielle de l'objection, car d'une part, la limitation de la concurrence empêche les cours des blés étrangers de baisser, bien qu'ils aient décru de 30 fr. depuis l'établissement de leur plus haut cours, et cela, surtout à cause d'une amélioration du change ; ils sont encore à 160 fr.

D'autre part, l'impossibilité de s'approvisionner en céréales étrangères ne permet pas de songer à intervenir pour essayer d'en faire baisser les cours.

Si le blé n'était pas raréfié, on aurait pu chercher à abaisser son prix de revient, à l'étranger, en donnant un appui aux importateurs pour l'obtention de crédits. On aurait pu, en France même, jeter sur le marché du blé exotique.

Mais l'Argentine nous ferme ses portes : la plupart des pays exportateurs ne peuvent rien nous fournir ; l'Algérie au lieu de nous aider fait appel à notre concours, et on ne peut songer à faire les stocks régulateurs qui seuls permettraient de régulariser le marché.

Même s'ils pouvaient être importés, les blés exotiques ne pourraient, tant par l'impossibilité de constituer des stocks que par suite des difficultés des transports, être amenés au moment propice sur les lieux de vente où la hausse se produirait. La concurrence de l'Etat qui ne s'exercerait pas en temps utile sur les lieux où elle serait indispensable laisserait le consommateur sans défense contre une hausse excessive.

La petite culture surtout, particulièrement lésée, serait en droit de formuler de vives réclamations contre la variation des cours dont l'ampleur serait en proportion des prix élevés de la marchandise, ampleur qui ne saurait se comparer avec les écarts d'avant-guerre.

L'argument de la hausse des prix conserve donc toute sa force. Une deuxième objection paraît au moins aussi redoutable ; c'est celle de la répartition nécessaire de nos ressources en déficit.

Tant que les transports ne sont pas revenus à un état normal, la répartition de nos quantités de blé ne se ferait pas, dans le cas du rétablissement immédiat de la liberté, suivant les besoins de chaque département.

Certains départements déficitaires ne recevraient pas les grains nécessaires à leur alimentation, pendant que d'autres, surproducteurs, en conserveraient par crainte ou par intérêt.

Il paraît donc indispensable de maintenir cette année encore un organisme de répartition. Il veille, en outre, ne l'oublions pas, au blutage et à l'usage des succédanés, si difficiles déjà à obtenir sous son contrôle.

Avec cette organisation, nous nous suffirions

(1) Voir les nos 349-919-1130-1138 et in-8° n° 146 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

(2) Voir les nos 317, Sénat, année 1900, et 998-1046-1136-1169, et in-8° n° 152 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

théoriquement, si le blutage et l'emploi des succédanés étaient exactement pratiqués, et si nous ne devions cette année venir en aide à l'Algérie. On le constate, si l'on évalue de 88 à 90 millions de quintaux environ le chiffre de nos besoins. Notre récolte étant de 65 millions de quintaux, 10 millions étant réservés pour les semences, il reste 55 millions de quintaux. Or, le blutage économise environ 11 à 12 millions de quintaux; l'emploi des succédanés autant le rationnement de la répartition autant, soit 33 millions.

C'est là une considération qui, pour être surtout théorique, montre toutefois pourquoi il nous a paru impossible de détruire, du jour au lendemain, une œuvre qui nous a conduits, en une année de crise, si près du but de nos efforts: l'indépendance vis-à-vis de l'étranger pour ce qui concerne le blé, premier pas vers le rétablissement de nos changes.

Au contraire, si, obéissant à notre vœu, nous rétablissons cette année déjà la liberté, tous ces avantages disparaîtraient. Ils ne sont obtenus qu'en nous surveillant attentivement et en acceptant un pain de qualité médiocre, mais ils sont indéniables. Nous n'aurions donc plus ni l'économie de la répartition, ni, c'est fort à craindre, celle du blutage et des succédanés.

A une situation rassurante, qui permet au pays de se reprendre au travail dans l'ordre et de renaître, ferait place l'inconnu d'un désarroi. Ce serait non seulement les à-coups, mais le bouleversement d'un arrêt brusque en pleine vitesse.

Mais si elle pense qu'il est impossible de supprimer immédiatement l'organisation actuelle de la répartition, votre commission pense qu'il importe de la simplifier. Il faut supprimer toutes les formalités inutiles, et soustraire le producteur, qui va, à contre-cœur, subir une contrainte regrettable, le soustraire aux tracasseries d'une réglementation sur bien des points excessive.

S'il est nécessaire qu'au ministère du ravitaillement s'exerce la vigilance de fonctionnaires à l'activité desquels il faut rendre hommage, réduisons l'importance des bureaux permanents. Le nombre des employés qu'ils occupent dans chaque préfecture — parfois une trentaine, si nous sommes bien informés — n'est pas justifié. Il semble d'ailleurs qu'il soit suffisant de garder des bureaux régionaux. Ceux-ci suffiraient à faire connaître les divers besoins, à recevoir les ordres nécessaires et à répartir l'approvisionnement. Ce serait leur dernier stade avant leur disparition définitive.

Telles sont les raisons pour lesquelles malgré son aversion pour tout régime étatiste, votre commission, sous l'emprise de circonstances plus fortes que sa volonté, croit devoir accepter le projet du Gouvernement qui ajourne une année encore la liberté du commerce du blé. Mais elle le fait à l'unique condition, impliquée à ses yeux par le texte proposé, que cette liberté sera rendue aux agriculteurs dès 1921.

Car, si le système que nous sommes obligés de conserver pour la récolte de 1920, offre au cours d'une crise des avantages temporaires sur lesquels nous avons insisté pour justifier une décision qui nous coûte, il présente, par contre, des inconvénients autrement graves, si manifestes, qu'il suffit de les rappeler d'un mot.

Ce système, en particulier, a pour funeste effet de diminuer la production du blé. Il constitue ainsi un danger suprême pour notre vie économique.

Le plus grand danger reste l'insuffisance de nos emblavements. Si nous avons pu aujourd'hui arriver à presque nous suffire en nous surveillant étroitement, en acceptant du pain de qualité médiocre, si nous avons pu atteindre ce résultat dans une année où le paysan escomptait d'ailleurs le retour à la liberté, n'oublions pas que nos ensemencements de blé sont inférieurs de 20 p. 100 à ceux d'avant-guerre.

Il nous faut donc ensemencer largement si nous voulons écarter la menace de disette qui pèse sur le monde et qui serait pour nous autrement grave que la hausse du prix du pain; si nous voulons résoudre définitivement un problème auquel nous n'avons donné jusqu'ici qu'une solution provisoire et précaire.

Or, seul le régime de la liberté est capable d'inciter le paysan à produire. Il semble superflu de le répéter, et pourtant tout se passe comme si l'évidence de ce droit n'était pas encore comprise: le paysan ne peut pas rester à un régime d'exception. Alors que tous les autres commerçants et industriels sont libres, il ne comprend pas que lui seul est assujetti. Quand on lui aura rendu la liberté, alors seulement il donnera son plein effort. Une simple comparaison en est le sûr indice. Alors que les surfaces ensemencées en blé, soumises au régime étatiste n'ont augmenté que de 5 p. 100, les surfaces ensemencées en avoine libre ont augmenté de 20 p. 100.

Il faut donc que le paysan sache dès aujourd'hui que le régime de la servitude est passé pour lui. Il faut dès aujourd'hui lui donner une certitude.

Qu'on ne dise pas qu'il est impossible d'engager l'avenir. On l'engage quoi qu'on fasse. Car si nous n'en finissons pas définitivement avec le régime actuel, nous aurons demain une récolte grandement déficitaire.

Nous ne pouvons songer à écarter tous les risques. Evitons du moins le pire de tous, qui n'est pas la hausse problématique du pain, mais le manque certain de blé.

Votre commission déclare qu'elle accepte le projet du Gouvernement à cette seule condition qu'il implique, comme elle le comprend, le retour à la liberté pour 1921. Elle s'y rallie à la condition que le Gouvernement fasse à cet égard une déclaration sans équivoque.

PROJET DE LOI

Art. 1er. — A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 1er août 1921, il est pourvu à l'approvisionnement de la population en pain par voie d'achats amiables de blé, de méteil, de seigle et de farines de ces céréales ainsi que de maïs exotiques.

Le ministre du commerce et de l'industrie est chargé d'effectuer ces achats à l'intérieur, aux colonies ou à l'étranger, et de répartir ces denrées, suivant les nécessités de la consommation, par voie de cessions.

Art. 2. — Les prix qui sont alloués, en cas d'achat de blé, méteil ou seigle indigènes, seront fixés par un décret rendu sur rapport des ministres du commerce et de l'industrie, de l'agriculture et des finances.

Ce décret sera soumis à l'approbation du Parlement dans les huit jours de la promulgation de la présente loi.

Ces prix s'entendent de denrées de qualité saine, loyale et marchande.

Art. 3. — Les prix de vente de farines et sons provenant de la mouture des blé, méteil et seigle indigènes seront déterminés par décret rendu sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie, du ministre des finances et du ministre de l'agriculture.

Ce décret fixera, en outre, les règles à suivre pour les cessions et répartitions de céréales, farines et sons visés par la présente loi.

Les sons devront être ramenés dans les régions de production et cédés au prix de la taxe lorsque les associations agricoles en feront la demande en vue de les répartir entre leurs adhérents producteurs de blé.

Les permis de circulation pour céréales continueront à être exigés pour les transports automobiles et pour les transports par voie ferrée ou par canaux, mais cesseront d'être imposés pour les transports effectués par les cultivateurs au moyen d'attelages animés.

Art. 4. — Les acquisitions autorisées par la présente loi peuvent être effectuées sans marché ni adjudication, quel qu'en soit le montant.

Art. 5. — A défaut de vente amiable du blé, du méteil ou du seigle indigènes, des farines ou sons provenant de la mouture de ces céréales, il pourra être procédé, le cas échéant, par le préfet ou ses délégués, à la réquisition de ces denrées dans les conditions prévues par la loi du 3 juillet 1877 relative aux réquisitions militaires; mais ce droit de réquisition ne pourra être exercé, dans chaque département, qu'après un arrêté pris par le ministre du commerce et de l'industrie.

En cas de nécessité, mais sur autorisation spéciale du ministre, le préfet peut directement réquisitionner la marchandise dans le lieu où elle est déposée; il est investi du même pouvoir en ce qui concerne le pain ainsi que l'outillage servant à le fabriquer ou à moudre le grain.

L'indemnité qui sera allouée, en cas de réquisition, par l'autorité administrative ou par les tribunaux ne pourra être supérieure aux prix établis en exécution des articles 3 et 4 ci-dessus.

Art. 6. — Est autorisée l'ouverture parmi les services spéciaux du Trésor d'un compte exclusivement destiné à retracer l'ensemble des opérations de recettes et de dépenses qui seront effectuées pour l'application de la présente loi, à partir du premier jour du mois qui en suivra la promulgation.

Des dispositions législatives spéciales fixeront les crédits affectés au payement des dépenses dudit compte, ainsi que les évaluations corrélatives de recettes. La différence entre ces prévisions de dépenses et ces évaluations de recettes fera l'objet d'un crédit qui sera inscrit à un chapitre du budget du ministère du commerce et de l'industrie à titre de subvention de l'Etat au service du ravitaillement.

Un décret, contresigné par le ministre du commerce et de l'industrie et par le ministre des finances, réglera le fonctionnement et la comptabilité du nouveau compte, qui sera clos le 31 décembre 1921 et soumis à l'approbation des Chambres dans le trimestre suivant. Les prescriptions relatives à la spécialité des exercices ne sont point applicables aux opérations à décrire à ce compte.

Art. 7. — Le compte spécial institué par l'article 3 de la loi du 16 octobre 1915, y compris la 2e section de ce compte ouvert par l'article 7 de la loi du 20 avril 1916, sera définitivement clos :

En ce qui concerne les engagements de dépenses, le dernier jour du mois dans lequel la présente loi aura été promulguée;

En ce qui concerne les recouvrements et les payements le 31 mars 1921.

Les opérations de recettes et de dépenses qui n'auraient pu être effectuées à cette dernière date, seront rattachées au budget général de l'Etat; l'imputation d'exercice sera déterminée, en ce qui les concerne, par la date du recouvrement ou par celle de l'ordonnancement ou du mandatement.

Art. 8. — Sont prorogés pendant la période d'application de la présente loi :

1° L'article 2 de la loi du 25 avril 1916, interdisant l'emploi du froment, de la farine de froment et du pain pour l'alimentation du bétail et des équidés, ânes et mulets.

L'interdiction prononcée par l'article 2 de la loi du 25 avril 1916 ci-dessus visée est étendue à l'alimentation de la volaille et du gibier;

2° Les articles 1er et 2 de la loi du 8 avril 1917, relatifs à l'addition des farines de succédanés à la farine de froment, ainsi que les nos 2 et 3 de l'article 3 de ladite loi, qui punissent le gaspillage du pain et interdisent l'emploi pour la distillerie du froment propre à la mouture.

Les paragraphes 2° et 3° de l'article 3 de la loi du 8 avril 1917 sont également applicables au seigle;

3° Le paragraphe 1er de l'article unique de la loi du 29 juillet 1916, exonérant des droits de timbre et d'enregistrement les marchés administratifs ayant pour objet l'approvisionnement de la population en vivres;

4° La loi du 10 février 1918, établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement national.

Art. 9. — Les sanctions prévues par la loi du 10 février 1918 seront applicables en cas de contravention aux décrets pris en exécution des articles 2 et 4 de la présente loi.

Art. 10. — Il est alloué aux agriculteurs, pour la moisson de 1920, une prime maxima de 200 fr. par hectare cultivé en blé dans les territoires faisant partie de la zone dévastée (zone délimitée par arrêté ministériel du 12 août 1919) et qui aurait subi des préjudices de guerre.

Pour bénéficier de cette prime, les agriculteurs feront, dans les deux mois de la promulgation de la présente loi, la déclaration des surfaces remises en culture et ensemencées en blé, ainsi que la justification des préjudices éprouvés.

Un décret fixera les conditions dans lesquelles cette prime pourra être allouée.

Art. 11. — Des décrets règleront l'application de la présente loi à l'Algérie et dans les colonies.

Art. 12. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

ANNEXE N° 352

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE fait au nom de la commission de l'outillage national chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant les travaux d'établissement par l'Etat d'un réseau de transport d'énergie électrique à haute tension dans les régions libérées et fixant les règles éventuelles d'exploitation de ce réseau, par M. Boudenoot, sénateur (1).

Messieurs, la commission de l'outillage national m'a chargé de présenter au Sénat, dans un rapport supplémentaire, un texte rectifié du projet de loi qui a fait l'objet de mon rapport primitif n° 142 et qui tend à autoriser les travaux d'établissement par l'Etat d'un réseau de transport d'énergie électrique à haute tension dans les régions libérées et à fixer les règles éventuelles d'exploitation de ce réseau.

Voici les raisons qui motivent les modifications apportées au projet primitivement adopté par la commission.

Dans la pensée d'arriver au vote rapide, par par les deux Chambres, d'une loi qu'il est urgent de voir enfin mise en vigueur pour assurer la régularité, qui est une condition si importante à réaliser, de la distribution de l'énergie électrique utilisée pour la reconstitution de nos usines détruites, et en particulier pour le dénoyage des mines de la région du Nord, votre commission de l'outillage national avait décidé de demander au Sénat l'adoption du projet dans les termes mêmes votés par la Chambre des députés.

Nous nous étions bornés à faire des réserves sur la méthode suivie dans l'espèce et à spécifier formellement que cette méthode (construction par l'Etat et aux frais de l'Etat), appliquée dans les régions libérées ne devrait pas être généralisée et qu'aucun réseau intercentral ne pourra être établi par l'Etat avant qu'ait été voté le projet de principe modifiant la loi de 1906, et même qu'aucune extension ne pourra être donnée auparavant au réseau défini dans le présent projet de loi.

Ces réserves n'ont pas paru suffisantes à votre commission des finances, à qui l'affaire a été renvoyée pour avis financier. Elle est allée plus loin et, au cours de deux séances de discussion et d'une audition du commissaire du Gouvernement, elle a émis des objections et des suggestions dont M. le ministre des travaux publics a jugé opportun de tenir compte.

Il a donc demandé à votre commission de l'outillage national d'introduire, à cet effet, un article additionnel et diverses modifications aux termes de deux des articles adoptés par la Chambre.

Nous donnons ci-après le texte même de la lettre ministérielle adressée au président de la commission de l'outillage national.

« 7 juillet 1920.

« Monsieur le président,

« La commission de l'outillage national que vous présidez a bien voulu donner son assentiment au projet de loi déposé par le Gouvernement et adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 octobre 1919, qui tend à autoriser les travaux d'établissement, par l'Etat, d'un réseau de transport d'énergie électrique à haute tension dans les régions libérées et fixant les règles éventuelles d'exploitation de ce réseau.

« Son rapporteur, M. Boudenoot, a exposé très clairement, dans le rapport n° 142, les raisons qui militent en faveur de la ratification du texte de la Chambre et insisté sur l'urgence d'une solution, en raison de l'approche du moment où une partie du réseau va être mise en exploitation pour le plus grand bien des régions dévastées. La commission des finances, appelée à donner son avis au point de vue financier, a formulé diverses critiques dont j'ai été saisi, soit par mon délégué, qu'elle a bien voulu entendre, soit par le rapporteur de votre commission.

« Ces observations visent en particulier l'article 3 qui détermine les conditions dans lesquelles devra se faire l'exploitation des réseaux de transport de force créés par l'Etat, dans les régions libérées, pour joindre les diverses centrales entre elles. D'accord avec la Chambre des députés, le Gouvernement avait pensé qu'il pouvait appliquer, en la matière, les règles fixées par la loi du 15 juin 1906 pour assurer l'exploitation des réseaux de distribution d'énergie : par concession, régie directe, régie intéressée ou affermage, toutes modalités aujourd'hui couramment appliquées. Toutefois, il avait voulu, en même temps, affirmer la nouvelle politique de gestion des services publics qu'il a préconisée et qu'il a fait prévaloir pour l'aménagement du Rhône, à savoir la possibilité pour l'Etat d'avoir des représentants dans le conseil d'administration des sociétés nouvelles qui veulent exploiter les services publics avec participation financière de l'Etat.

« Tel était le but de l'article 3.

« La commission des finances du Sénat a exprimé l'avis qu'il était plus conforme aux règles admises de soumettre au Parlement les textes des accords intervenus avec les exploitants. Ce serait, à notre avis, une source de retards considérables et c'est pourquoi nous avons proposé à son rapporteur, M. le sénateur Milan, de décider que le texte des clauses essentielles des conventions, cahier des charges et statuts financiers des sociétés d'exploitation seraient annexés à la loi. Dans ces conditions, la délégation donnée au Ministre et aux décrets en Conseil d'Etat ne s'appliquerait qu'aux clauses particulières à chaque situation. En même temps, et pour démontrer que ces clauses essentielles n'étaient pas de nature à nous empêcher de traiter, nous lui avons produit une déclaration des six sociétés exploitantes de la région du Nord, les acceptant pour cette partie du réseau.

« Je viens aujourd'hui demander à la commission de l'outillage national d'accepter la nouvelle rédaction que le Gouvernement a proposée pour l'article 3 et de substituer la nouveau texte à l'ancien.

« Vous verrez, à sa lecture, que nous avons renoncé, dans tous les cas, à imposer la société anonyme à capital variable et que nous avons explicitement prévu la dérogation à la loi de 1867 pour autoriser les représentants de l'Etat à faire partie du conseil d'administration, tout en n'étant pas actionnaires.

D'autre part, je sais que la commission des finances a demandé que pour les sociétés, comme pour le crédit national, il y ait incompatibilité entre les fonctions d'administrateur ou d'agent appointé de la société et celles de sénateur, député ou de fonctionnaire ayant participé directement à l'élaboration des conventions à intervenir.

« Par déférence pour la commission des finances, j'accepte l'introduction d'une clause du même genre et vous propose de la comprendre dans le texte sous la forme de l'article additionnel ci-joint.

« Par contre, je ne saurais accepter de renoncer à la construction de la ligne de jonction entre Paris et les mines du Nord et du Pas-de-Calais. Cette artère a un triple but :

« 1° Desservir la région dévastée : Arras, Albert, Montdidier;

« 2° Permettre, en cas d'accident, d'alimenter partiellement le Nord par les usines de Paris;

« 3° Enfin, dans l'avenir, assurer à Paris l'électricité fabriquée à bon compte dans les mines avec les charbons de trop mauvaise qualité pour être transportés avec avantage ou avec les produits de la combustion des fours à coke ou des hauts fourneaux.

« Paris constitue, à n'en pas douter, à la fois un immense réservoir d'énergie et un formidable consommateur. Ses besoins sont pour ainsi dire illimités et je n'apprendrai rien à la commission en lui disant que j'espère que, dans un avenir peu éloigné, Paris sera relié non seulement aux mines du Pas-de-Calais, mais encore au Rhône et au Rhin. Mais, pour le moment, cette considération n'est qu'accessoire en ce sens qu'elle ne fait que prouver qu'il y aura sur cette ligne un courant d'énergie du Nord vers Paris dont les péages constitueront des recettes supplémentaires que l'Etat n'a pas le droit de refuser.

« Pour le moment, il s'agit, et avant tout, de donner aux régions libérées, avec sécurité et régularité, toute l'énergie dont elles ont besoin pour se reconstituer d'abord, pour travailler ensuite. La région Arras, Albert, Montdidier ne saurait être négligée et la ligne Paris-les Mines et celle qui les dessert le mieux; d'autre part, quelles que soient les précautions prises par nous en reliant les centrales du Nord et du Pas-de-Calais, il se peut qu'un accident arrive et en arrête une ou deux simultanément et que des besoins impérieux, par exemple pour le dénoyage des mines, empêchent le Pas-de-Calais de recourir à Lille, Douai ou Valenciennes. A qui faire appel si ce n'est à Paris qui est la seule source d'énergie où il soit possible de faire un appel de 20,000 et même de 30,000 kilowatts. Je ne rappellerai jamais assez que le but de l'œuvre entreprise consiste dans la jonction des centres de production et j'espère que la commission de l'outillage national voudra bien se joindre à moi pour s'opposer à toute amputation du réseau projeté. Rien ne serait plus néfaste pour notre développement économique ultérieur que de continuer à laisser les usines productrices isolées les unes des autres en cherchant à se réserver par tous les moyens des zones fermées dans lesquelles elles seraient souveraines maîtresses. La guerre a montré, en matière électrique, la puissance de l'usine et il nous appartient aujourd'hui de la mettre en application sous une forme pratique qui associe l'Etat et l'initiative privée dans une collaboration confiante.

« En résumé, je vous demande, monsieur le président, de soumettre à la commission de l'outillage national le texte du nouvel article 3 et de l'article additionnel que je joins à ma lettre et je la prie instamment de vouloir bien lui donner son approbation d'extrême urgence.

« Je dois, en effet, vous rappeler que les travaux de construction du réseau sont déjà très avancés, grâce aux crédits que le Parlement m'a ouverts en 1919 et 1920 et qui, à l'heure actuelle, atteignent près de 70 millions. En particulier, les lignes du réseau du Nord seront terminées dans le courant d'août, et il sera indispensable de les mettre en service dès les premiers jours d'octobre, si nous voulons assurer l'alimentation des départements du Nord, du Pas-de-Calais et d'une partie de l'Aisne. Dans ces conditions, si la loi n'est pas intervenue avant cette époque, je serai amené à exploiter le réseau par l'un des moyens mis à ma disposition par la loi de 1906, régie directe ou régie intéressée, mais sans pouvoir mettre en pratique la nouvelle formule de participation de l'Etat dans la gestion par la présence de représentants dans le conseil d'administration; j'estime qu'il y aurait aussi une diminution du pouvoir de contrôle de l'Etat, et j'espère que vous voudrez bien unir vos efforts aux miens pour faire aboutir le projet assez à temps pour que le Sénat et la Chambre puissent le voter avant les vacances.

« J'ai cherché à collaborer en toute loyauté avec votre commission et celle des finances pour aboutir à un texte, je le reconnais bien volontiers, plus précis et plus clair, et j'espère avoir abouti à une rédaction qui sera adoptée par elles et par le Sénat.

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

« Signé : A. Boarel,
« *Sous-secrétaire d'Etat au ministère*
« *des travaux publics.* »

Sous le bénéfice des considérations ci-dessus et des motifs contenus dans la lettre de M. le ministre, votre commission propose au Sénat d'adopter le projet de loi ainsi rectifié.

PROJET DE LOI

Art 1er. — Sont autorisés les travaux à entreprendre :

1° Pour l'établissement d'un réseau de transport d'énergie électrique à haute tension par ou près les localités ci-après :

a) En première urgence : Pont-à-Vendin, Douai, Valenciennes, Nœux, Bully-Grenay, Lille, Cambrai, Jeumon, Beautor, Laon, Reims, Epernay, Mohon, Stenay, Verdun, Saint-Dizier, Longwy, Piennes, Bruay, Nancy, Vincey, Fontoy, la Houve, Bischborn, Chambray;

b) En deuxième urgence : Paris, Saint-Just, Arras, Pont-à-Vendin.

2° Pour la mise en état d'une usine génératrice à Hirson (Aisne).

Art. 2. — La déclaration d'utilité publique des travaux d'établissement de chacun des articles du réseau à exécuter dans l'ordre d'urgence fixé à l'article 1er sera prononcée par un décret délibéré en conseil d'Etat rendu sur le rapport du ministre des travaux publics.

(1) Voir les nos Sénat, 716, année 1919, 142, année 1920 et 7174, 7214, 7233 et in-8° n° 1611. — 11e législ. — de la Chambre des députés.

Art. 3. — Le réseau une fois établi sera exploité par une société anonyme constituée par le groupement des producteurs d'énergie électrique. Cette société sera administrée par un conseil d'administration composé de représentants de l'Etat et des représentants des producteurs.

Les statuts de la société, la convention passée entre elle et l'Etat, et le cahier des charges seront conformes aux modèles annexés à la présente loi et approuvés par décret délibéré en conseil d'Etat et rendu sur le rapport du ministre des travaux publics après avis du ministre des finances.

Par dérogation aux dispositions de la loi du 24 juillet 1867 et des lois subséquentes qui l'ont modifiée, les administrateurs représentants de l'Etat ne seront pas tenus d'être propriétaires d'actions et seront désignés par le ministre des travaux publics.

Art. 4. — Le réseau pourra être divisé en section faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique séparée et d'une exploitation distincte.

Art. 5. — La dépense, évaluée à 135 millions sera supportée, soit par l'Etat (la loi de finances déterminant chaque année le montant des crédits que le ministre des travaux publics est autorisé à dépenser), soit par les collectivités et les sociétés de production et de distribution d'énergie électrique intéressées, groupées entre elles et associées ou non avec l'Etat. Les contrats à intervenir dans ce dernier cas devront être approuvés par décrets délibérés en conseil d'Etat et rendus sur la proposition du ministre des travaux publics après avis du ministre des finances.

Art. 6. — Sont nulles de plein droit les élections au conseil d'administration de la société visée à l'article 3 ainsi que les nominations à un emploi rétribué dans son administration :

1° De membres du Parlement ;

2° De fonctionnaires publics ou attachés à une administration publique, ayant pris part dans l'exercice de leurs fonctions à la préparation de la convention visée à l'article 3 et n'ayant pas cessé ces fonctions depuis au moins cinq ans.

I

PROJETS DE STATUTS

TITRE Ier

DÉNOMINATION. — OBJET. — DURÉE. — SIÈGE.

Article 1er.

Il est formé entre les souscripteurs et futurs propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme à capital variable, régie par les lois en vigueur et par les présents statuts.

Article 2.

La société a pour dénomination : « Société de transport d'énergie électrique du

Article 3.

La société a pour objet :

1° L'exploitation et l'entretien du réseau de transport tel qu'il est défini à la convention annexée en vue de l'échange de l'énergie entre les centrales et le transport de l'énergie destinée à l'alimentation des réseaux de distribution desservis par elles dans les conditions indiquées à la convention susvisée et au cahier des charges y annexé ;

2° La construction, soit entièrement à ses frais, soit avec participation de l'Etat, et sous réserve de l'obtention de l'autorisation du ministre des travaux publics, et l'exploitation, aux conditions de la convention et du cahier des charges visés au paragraphe précédent, de toutes lignes de transport à tension au moins égale à volts destinés à relier au réseau déjà existant toute centrale nouvelle disposant en permanence d'une puissance instantanée d'au moins 5,000 kilowatts, et de tous postes de transformation reliés au réseau, dans les conditions prévues par la convention ;

3°.....

Article 4.

La durée de la société est fixée à sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus par les présents statuts ou par les lois.

Article 5.

Le siège de la société est à il peut être transféré en tout autre endroit de la même ville par décision du conseil d'administration.

TITRE II

CAPITAL SOCIAL. — ACTIONS

Article 6.

Le capital social est fixé, quant à présent, à la somme de fr. Il est divisé :

1° En actions de fr. chacune, souscrites en numéraire par les sociétés signataires de la convention et par les producteurs d'énergie électrique de la région intéressée, et à la condition que la puissance instantanée permanente dont chaque centrale leur appartenant dispose soit au moins égale à 5,000 kilowatts, soit personnellement, soit simultanément personnellement et par un administrateur ou un gérant les représentant quand lesdits producteurs sont des sociétés, ainsi que, le cas échéant, par les représentants de l'Etat ;

2° Eventuellement, en actions d'apport réparties entre l'Etat et les sociétés, ci-dessus visées, dans la proportion de

Article 7.

Le capital social pourra être augmenté, soit par des versements supplémentaires faits par les actionnaires, soit par l'admission de nouveaux actionnaires, producteurs d'énergie électrique dans la région intéressée, à la condition que la puissance instantanée permanente dont chaque centrale leur appartenant dispose, soit au moins égale à 5,000 kilowatts.

Article 8.

Le capital social pourra être réduit par la reprise des apports, résultant de retraite, d'exclusion, de décès ou de cessation d'industrie, d'un ou plusieurs actionnaires ; mais sans pouvoir descendre au-dessous de fr.

Article 9.

Payement des actions.

.....

Article 10.

Versements en retard. — Sanctions à défaut de payements.

Article 11.

Forme des actions.

.....

Article 12.

Cession des actions.

.....

Article 13.

Actions possédées par des propriétaires indivis.

Article 14.

La possession d'une action comporte de plein droit adhésion aux statuts de la société, au cahier des charges et à la convention ainsi qu'aux décisions des assemblées générales.

TITRE III

ADMISSION D'ACTIONNAIRES NOUVEAUX RETRAITE. — EXCLUSION

Article 15.

Nul ne sera admis comme souscripteur nouveau, s'il n'appartient à la catégorie visée à l'article 6 et s'il n'est agréé par décision du conseil d'administration, prise à la majorité des deux tiers des voix des administrateurs en fonction. En cas de ballotage au sujet de l'admission d'un nouveau membre, le ministre des travaux publics tranchera en dernier ressort, après avis du comité d'électricité.

Article 16.

Les nouveaux actionnaires, producteurs d'énergie et admis, devront souscrire et ne pourront souscrire qu'un nombre d'actions égal à celui possédé par chacun des anciens actionnaires producteurs d'énergie.

Tous les nouveaux actionnaires devront verser, lors de leur admission :

1° Une somme égale au montant déjà versé sur les actions précédemment émises ;

2° Une somme représentant une part proportionnelle à chaque action dans les fonds de réserve, suivant l'importance qu'ils auront alors ;

3° L'intérêt à ... p. 100 du capital appelé, sur les actions par eux souscrites, depuis le premier jour de l'exercice en cours, pour assimilation de jouissance.

Article 17.

L'actionnaire qui désire se retirer de la société, ne peut le faire qu'avec l'autorisation préalable de l'assemblée générale annuelle, ratifiée par le ministre des travaux publics.

Article 18.

L'assemblée générale, composée et délibérant comme en matière de modification des statuts, a le droit de prononcer l'exclusion d'un actionnaire.

Article 19.

(Règlement de comptes lors de la retraite volontaire ou forcée d'un actionnaire.)

Article 20.

En cas de retraite volontaire ou forcée, de même qu'en cas de faillite ou de décès d'un actionnaire, la société n'est pas dissoute. Elle continue de plein droit entre les autres actionnaires sans qu'il puisse y avoir lieu à apposition de scellés, ni à inventaire spécial à la requête de l'actionnaire, de ses ayants droit ou de ses créanciers,

TITRE IV

CONLENTION PASSÉE AVEC L'ÉTAT

Article 21.

Les sociétés ci-après :

a). . . . . .
b). . . . . .
c). . . . . ,
d). . . . . .
e). . . . . .
f) . . . . . .

apportent, conjointement et solidairement, à la présente société, les charges et avantages résultant de la convention intervenue entre elles et l'Etat, à la date du dont une copie est annexée aux présentes.

TITRE V

ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ

Article 22.

La société est administrée par un conseil composé de membres, dont les ... désignés par le ministre des travaux publics, même parmi les personnes étrangères à la société, et les ... nommés par l'assemblée générale des actionnaires pour une durée de six années au plus, sauf l'effet de renouvellement partiel prévu à l'article 24.

Les sociétés en nom collectif ou en commandite simple, de même que les sociétés anonymes ou en commandite par actions peuvent être nommées membres du conseil. Les sociétés en nom collectif ou en commandite seront représentées par un associé gérant et les sociétés anonymes par une personne déléguée à cet effet par leurs conseils d'administration respectifs.

Article 23.

Garanties à fournir par les administrateurs.

Les représentants de l'Etat au conseil d'administration auront les mêmes droits et obligations que les autres.

Article 24.

Renouvellement des administrateurs.

Pour les administrateurs désignés par le ministre des travaux publics pour représenter l'Etat, et qui ne seraient pas eux-mêmes actionnaires, ils resteront en fonctions, sans limitation de durée, jusqu'à ce que le ministre ait désigné un autre représentant pour leur succéder.

Article 25.

Le président du conseil d'administration est désigné chaque année par le ministre des tra-

vaux publics. De plus le conseil nomme tous les ans, parmi ses membres, un vice-président, qui pourra toujours être réélu.

Article 26.

Réunion du conseil.

. . . . . .

Article 27.

Tenue du procès-verbal.

Article 28.

Le conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires sociales, dans les limites fixées par les présents statuts, le cahier des charges et la convention passée avec l'Etat. Il a notamment les pouvoirs suivants qui sont énonciatifs et non limitatifs :

Il représente la société vis-à-vis des tiers et des actionnaires et fait tous contrats, traités ou marchés rentrant dans l'objet social.

Il nomme et révoque tous agents et employés, fixe leurs traitements, remises, salaires, gratifications et participations proportionnelles ainsi que toutes les autres conditions de leur rentrée au service de la société ou de leur départ.

Il reçoit les sommes dues à la société, donne tous reçus et décharges.

Il contracte tous emprunts autorisés par l'Etat, avec ou sans hypothèques ou nantissement sur les biens spéciaux.

Toutefois les emprunts sous forme d'émission d'obligations ne peuvent avoir lieu qu'après complète libération des actions et doivent être autorisés, en outre, par une assemblée générale, des actionnaires, ordinaire ou extraordinaire.

Il cautionne ou avalise et donne toutes garanties.

Il autorise et suit toutes actions judiciaires devant toutes juridictions, tant en demandant qu'en défendant.

Il détermine l'emploi des fonds disponibles et le placement des réserves.

Il autorise tous compromis, transactions, acquiescements, désistements, mains-levées d'inscription, de cession ou opposition avant ou après payement.

Il fixe les tarifs de péage dans les limites portées au cahier des charges et sous réserve de l'approbation du ministre des travaux publics.

Il arrête les comptes annuels, délibère et statue sur toutes les propositions à faire à l'assemblée générale des actionnaires ; il fixe l'ordre du jour des assemblées générales et les convoque s'il y a lieu.

Il statue sur l'admission des nouveaux actionnaires ainsi que sur les demandes de cession d'actions, conformément aux articles 10 et 12.

Article 29.

Le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs ainsi qu'il le juge convenable, à un ou plusieurs de ses membres, ou à une ou plusieurs personnes, ne faisant pas partie du conseil d'administration, soit pour l'administration courante de la société ou pour sa direction technique ou commerciale soit, d'une façon spéciale, en vue d'un objet déterminé.

Il peut être également créé un comité de direction.

Ces désignations devront être gratifiées par le ministre des travaux publics.

Article 30.

Signature de chèques, mandats de payement, quittances, etc.

. . . . . .

Article 31.

Les administrateurs ont droit à des jetons de présence, dont le montant est fixé par l'assemblée générale, après approbation du ministre des travaux publics.

TITRE VI

COMMISSAIRES DES COMPTES

Article 32.

Nomination et fonctions des commissaires des comptes.

. . . . . .

TITRE VII

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

Article 33.

Convocation.

. . . . . .

Article 34.

L'assemblée générale ordinaire ou extraordinaire se compose de tous les actionnaires.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée s'il n'est lui-même actionnaire ou représentant légal d'un actionnaire.

Les sociétés sont valablement représentées par un associé en nom, par un fondé de pouvoirs permanent, ou par un membre du conseil d'administration, sans qu'il soit nécessaire que ce représentant soit personnellement actionnaire.

Article 35.

Nomination du bureau de l'assemblée. — Feuille de présence.

. . . . . .

Article 36.

Mode de votation. — Procès-verbaux.

Article 37.

Quorum.

. . . . . .

Article 38.

L'assemblée générale ordinaire entend le rapport des administrateurs et ceux des commissaires sur la situation de la société, le bilan et les comptes.

Elle discute, approuve, rejette ou redresse les comptes et fixe les dividendes à répartir s'il y a lieu. Elle décide la constitution des réserves et leur distribution s'il y a lieu.

Elle nomme, remplace ou révoque les administrateurs et commissaires, fixe le montant des jetons de présence des administrateurs, sous réserve de l'approbation du ministre des travaux publics, ainsi que la rémunération des commissaires. Elle autorise, sous la même réserve, tous emprunts par voie d'émission d'obligations.

Elle donne tous quitus, ratifications ou décharges et confère aux administrateurs tous pouvoirs pour les cas non prévus par les présents status, et notamment les autorise en vertu de l'article 40 de loi du 24 juillet 1867.

Article 39.

Assemblées générales extraordinaires. — Mode de votation.

. . . . . .

Article 40.

Les décisions régulièrement prises par les assemblées générales obligent tous les actionnaires, même absents, incapables ou dissidents.

TITRE VIII

INVENTAIRE. — COMPTES ANNUELS. — RÉPARTITION DES BÉNÉFICES

Article 41.

L'année sociale commence le
et finit le de chaque année.

Par exception, le premier exercice ira du jour de la constitution définitive de la société jusqu'au suivant.

Article 42.

Inventaire. — Bilan. — Compte de profits et pertes.

. . . . . .

Article 43.

Partage des bénéfices.

. . . . . .

Article 44.

Date et mode de payement des dividendes.

. . . . . .

TITRE IX

DISSOLUTION. — ACTION JUDICIAIRE

Article 45.

En cas de perte des trois quarts du capital social ou de déchéance devenue définitive, les administrateurs sont tenus de provoquer la réunion de l'assemblée générale des actionnaires à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la société.

La résolution de l'assemblée est, dans tous les cas, rendue publique, conformément à la loi.

Article 46.

Procédure de liquidation.

. . . . . .

Article 47.

Après la dissolution et la liquidation de la société, pour quelque cause que ce soit, l'actif net, déduction faite de tous les prélèvements imposés par le cahier des charges et le payement du passif social, y compris l'amortissement du capital du premier établissement, est consacré à rembourser le montant du capital libéré de chaque actionnaire. Le surplus est partagé par moitié entre l'Etat et la société.

Articles 48 et 49.

Contestations.

. . . . . .

II

CONVENTION

Entre M.
agissant au nom de l'Etat, en vertu de
D'une part,

et les sociétés ou compagnies productrices et distributrices de la région du ci-dessous désignées,
D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er.

Le ministre des travaux publics charge au nom de l'Etat les sociétés ci-dessus dénommées qui acceptent, de l'exploitation et de l'entretien à titre de régisseur intéressé des lignes de transport et postes dont la désignation suit :

Article 2.

Les sociétés ou compagnies ci-dessus désignées, s'engagent à constituer dans le délai de trois mois, à dater de l'approbation de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et de se substituer une société anonyme constituée suivant les lois françaises, en vigueur, et désignée ci-dessous par les termes « le régisseur ».

La société aura son siège à

Les statuts de la société seront conformes au modèle annexé à la présente convention.

Article 3.

La tension des lignes du réseau sera au moins égale à volts.

Article 4.

La présente convention a pour objet principal l'exploitation du réseau de transport tel qu'il est défini à l'article 1er en vue de l'échange de l'énergie entre les centrales et du transport de l'énergie destinée à l'alimentation des réseaux de distribution desservies par elles, dans les conditions définies ci-après et au cahier des charges.

Article 5.

Sous réserve d'obtenir l'autorisation du ministre des travaux publics, le régisseur pourra, dans la région desservie par le réseau, construire soit entièrement à ses frais, soit avec participation de l'Etat, et exploiter aux conditions de la présente convention toute ligne de transport à tension au moins égale à ... volts destinée à relier au réseau déjà existant, une centrale nouvelle disposant en permanence, d'une puissance instantanée d'au moins 5,000 kilowatts. Il pourra de même construire et exploiter tout poste qui sera relié à cette ligne ou au réseau déjà existant.

dans la même région, le régisseur devra accepter à la demande du ministre des travaux publics l'exploitation de toute ligne nouvelle, à tension d'au moins ... volts, et de tout poste relié à cette ligne ou au réseau qui auraient été construits pour accrocher au réseau déjà existant, soit une centrale nouvelle disposant en permanence d'une puissance instantanée d'au moins 5.000 kilowatts, soit le titulaire d'une concession d'Etat pour distribution d'énergie électrique aux services publics.

L'énergie qui sera transportée par le réseau de transport ne pourra être livrée, à l'exclusion de tout autre preneur, qu'aux titulaires d'une concession d'Etat pour distribution d'énergie électrique aux services publics qui se seront eux-mêmes engagés à desservir les services publics situés à une certaine distance des postes du réseau de transport, objet de la présente convention, dans les mêmes conditions que les services publics situés à la même distance de leurs propres postes ou de leurs propres lignes objet de la concession dont ils sont titulaires.

La livraison du courant pourra s'effectuer, soit dans des postes ou sur des lignes faisant partie desdites concessions, soit au tableau des centrales qui les alimentent.

Le régisseur devra satisfaire, chaque fois que la possibilité technique en sera reconnue par le ministre des travaux publics après avis du comité d'électricité, et compte tenu des engagements pris, à toute demande de transport d'énergie qui lui sera présentée par un des titulaires d'une concession d'Etat pour distribution d'énergie électrique aux services publics visés au 3° alinéa du présent article.

Article 6.

Toute l'énergie transportée par le réseau de transport, objet de la présentente convention devra obligatoirement donner lieu à une taxe de péage calculée sur l'énergie livrée à son point de destination et fixée comme il est indiqué au cahier des charges.

Article 7.

Les sommes nécessaires à la constitution du fonds de roulement de l'exploitation seront fournies par le régisseur; il en sera de même des sommes nécessaires à l'exécution des travaux complémentaires pour la part qu'il aurait prise à sa charge par application de l'article 5, premier alinéa.

Le fonds de roulement sera évalué à forfait pour chaque année au tiers des dépenses d'exploitation de l'année.

Les frais de constitution de la société seront portés au compte des travaux complémentaires.

Le total des sommes fournies au titre du fonds de roulement et des travaux complémentaires, déduction faite des amortissements, constitue le capital investi par le régisseur.

Le total des sommes fournies par l'Etat pour la construction et l'installation des lignes et postes, déduction faite des amortissements, constitue le capital investi par l'Etat.

Article 8.

Le produit des opérations faites chaque année par le régisseur, déduction faite des dépenses d'exploitation et des frais généraux correspondants, constituera le bénéfice brut.

Entrent en compte pour le calcul de ce bénéfice toute les opérations commerciales industrielles consécutives et accessoires à l'exploitation.

Ne seront pas compris dans les produits ceux afférents aux opérations financières propres à la société.

Seront compris dans les dépenses : les charges administratives commerciales, fiscales et d'utilité générale afférentes à l'exploitation et aux opérations annexées; notamment les impôts et redevances à payer à l'Etat et les frais généraux du siège social à évalués à p. 100 de la valeur des dépenses d'exploitation.

Ne seront pas compris dans les dépenses : 1° les amortissements, dépréciations et réserves industriels; 2° les charges financières propres à la société; 3° les tantièmes alloués aux administrateurs.

Sur le bénéfice brut, ci-dessus défini, il sera attribué, dans l'ordre ci-après :

1° A la société :

a) Une annuité égale à un soixante-quinzième des sommes avancées par elle pour les travaux complémentaires, à titre d'amortissement;

b) Un intérêt réservé pour le capital investi au taux de 6 p. 100;

2° A l'Etat :

a) Une annuité égale à un soixante-quinzième des sommes avancées par lui pour les travaux et installations à titre d'amortissement;

b) Un intérêt réservé pour le capital investi au taux de 6 p. 100.

Le surplus du bénéfice constituera le superbénéfice et sera partagé par moitié entre l'Etat et la société.

Si les résultats d'un exercice ne permettaient pas de procéder aux attributions prévues, la société ou l'Etat seraient crédités sans intérêts de la part leur revenant et qui n'aurait pas pu être payée. Ils en seraient remboursés par les superbénéfices des exercices ultérieurs, étant entendu qu'aucun partage des superbénéfices ne pourra être effectué tant que les intérêts cumulés du capital investi par l'Etat n'auraient pas été réglés.

Article 9.

La présente convention est conclue pour une durée de 75 années à dater du jour de son approbation définitive.

Article 40.

A l'effet des présentes, l'Etat mettra le régisseur en possession au fur et à mesure de leur achèvement, et après qu'il en aura dressé contradictoirement l'inventaire, des lignes et postes définis à l'article 3 et lui appartenant, avec tous les accessoires qu'ils comportent.

Article 11.

La société effectuera librement, sous le contrôle du ministre des travaux publics, mais sans autorisation de celui-ci, tous les actes d'administration entraînant des recettes ou des dépenses afférentes à l'exploitation.

Elle jouira à cet égard de toute liberté d'action et de direction.

Article 12.

Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du régisseur.

III

PROJET DE CAHIER DES CHARGES

CHAPITRE 1er

Objet de la régie.

Article 1er.

Service de la régie. — Le service de la régie intéressée a pour objet principal l'exploitation du réseau de transport, défini à la convention ci-annexée, en vue de l'échange de l'énergie entre les centrales et du transport de l'énergie destinée à l'alimentation des réseaux de distribution desservis par elles, dans les conditions fixées par la convention et le présent cahier des charges.

Par extension, sera également comprise dans le service de la régie l'exploitation des lignes et postes que le régisseur pourra être autorisé à construire, avec ou sans participation de l'Etat, ou mis ultérieurement à sa disposition et satisfaisant aux conditions stipulées à l'article 5 de la convention.

Article 2.

Droits d'utiliser les voies publiques. — ...

CHAPITRE II

Ouvrages de la régie.

Article 3.

Ouvrages mis à la disposition du régisseur. — L'Etat met à la disposition du régisseur, qui accepte, l'ensemble des immeubles, canalisations, ouvrages, matériel et appareils constituant les installations de la régie, depuis les interrupteurs de départ des centrales génératrices jusqu'aux interrupteurs de sortie des portes alimentant les réseaux de distribution desservis.

L'Etat pourra en outre, au cours de la gestion, mettre à la disposition du régisseur des lignes à la tension d'au moins ... volts, et les postes qu'il aura édifiés ou acquis avec tous leurs approvisionnements.

Ces mesures sont consenties pour la durée de la régie, mais elles cesseraient de plein droit d'avoir leur effet en cas de résiliation anticipée ou de déchéance. . . . . .

Prise en charge des lignes. — Le régisseur prendra chaque ligne ou section de ligne en charge au fur et à mesure de son achèvement. Remise lui en sera faite après la réception des ouvrages, suivant inventaire dressé contradictoirement

Article 4.

Nature du courant. — . . . . . .

Article 5.

Tension du courant. — . . . . . .
Fréquence. — . . . . . .

CHAPITRE III

Tarifs et conditions du service.

Article 6.

Tarif maximum. — Les prix que le régisseur sera autorisé à percevoir, à titre de péage, après homologation par le ministre des travaux publics, le comité d'électricité entendu, ne peuvent dépasser les maxima suivants :. . . . . .

Article 7.

Obligation d'effectuer les transports d'énergie. — Le régisseur sera tenu de satisfaire, chaque fois que la possibilité technique en sera reconnue, compte tenu des engagements pris, à toute demande de transport d'énergie qui lui sera présentée conformément aux dispositions de l'article V de la convention du . . . . . .

Article 8.

Postes de transformation installés pendant la durée du bail. — . . . . . .

Article 9.

Compteurs. — . . . . . .

Article 10.

Vérification des compteurs. — . . . . . .

Article 11.

Traités d'abonnement. — . . . . . .

Article 12.

Surveillance des installations reliées au réseau de transport. — . . . . . .

Article 13.

Conditions particulières du service. — . . .

CHAPITRE IV

Durée de la régie. — Résiliation anticipée et déchéance.

Article 14.

Durée de la régie. — La durée du présent bail est fixée à soixante-quinze années; elle commencera à courir de la date de son approbation définitive.

Article 15.

Reprise des installations en fin de bail. — A l'époque fixée pour l'expiration de la régie, l'Etat sera sans préavis, subrogé aux droits du régisseur et prendra possession de tous les immeubles et ouvrages du réseau et de ses dépendances, y compris les lignes et les postes que le régisseur aura été autorisé à construire ainsi qu'il est prévu à l'article 1er et par la convention du

Les sous-stations et les postes transformateurs, le matériel électrique et mécanique, ainsi que les canalisations faisant partie de la régie lui seront remis gratuitement et il ne sera attribué d'indemnité au régisseur que pour la portion du coût de celles des installations effectuées par lui qui sera considérée comme n'étant pas amortie.

Cette indemnité sera égale aux dépenses dûment justifiées, supportées par le régisseur pour l'établissement de ceux des ouvrages ci-dessus énumérés subsistant en fin de bail qui auront été régulièrement exécutés par lui pen-

dant les quinze dernières années de la régie, sauf déduction pour chaque ouvrage de un quinzième de sa valeur pour chaque année écoulée depuis son achèvement. L'indemnité sera payée au régisseur dans les six mois qui suivront l'expiration de la régie.

En ce qui concerne le mobilier et les approvisionnements, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera fixée à l'amiable ou à dire d'experts, et payée au régisseur dans les six mois qui suivront leur remise à l'Etat.

L'Etat aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le régisseur, de prendre pendant les six derniers mois de la régie toutes mesures utiles pour assurer la continuité de la fourniture de l'énergie à fin de bail, en réduisant au minimum la gêne qui en résultera pour le régisseur.

Il pourra notamment desservir directement les distributions par des sous-stations ou postes de transformateurs nouveaux, en percevant à son profit le prix de transport de l'énergie et, d'une manière générale, prendre toutes les mesures nécessaires pour effectuer le passage progressif de la régie ancienne à une régie ou à une entreprise nouvelle.

Article 16.

Résiliation anticipée de la régie. — A toute époque, l'Etat aura le droit de résilier le bail moyennant un préavis de deux ans.

En cas de résiliation anticipée, le régisseur recevra pour toute indemnité, pendant chacune des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la régie une annuité égale à l'excédent moyen encaissé par le régisseur pour sa part statutaire dans les bénéfices pendant les sept années d'exploitation précédant celles où la résiliation sera effectuée, déduction faite des deux plus mauvaises.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

L'Etat sera également tenu de se substituer au régisseur pour l'exécution des contrats de fourniture d'énergie électrique, passés conformément aux articles 1er, 7 et 8 du présent cahier des charges, ainsi que les engagements pris par lui en vue d'assurer la marche normale de l'exploitation, et de reprendre les approvisionnements en magasin ou en cours de transport ainsi que le mobilier de la distribution ; la valeur des objets repris sera fixée à l'amiable ou à dire d'experts, elle sera payée au régisseur dans les six mois qui suivront leur remise à l'Etat.

Sa résiliation ne pourra avoir lieu avant l'expiration des vingt premières années de la régie.

Article 17.

Remise des ouvrages. — En cas de résiliation anticipée, ou en cas de reprise à l'expiration de la concession, le régisseur sera tenu de remettre à l'Etat tous les ouvrages et le matériel du réseau en bon état d'entretien, ainsi que le montant existant à cette époque du fonds de réserve constitué pour l'entretien et le renouvellement des ouvrages.

L'Etat pourra retenir s'il y a lieu, sur les indemnités dues au régisseur, les sommes nécessaires pour mettre en bon état toutes les installations.

En fin de bail, l'Etat pourra se faire remettre les revenus du réseau dans les deux dernières années qui précéderont le terme de la régie et les employer à rétablir en bon état les installations si le régisseur ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement ou entièrement à cette obligation et si le montant de l'indemnité à prévoir en raison de la reprise du réseau par l'Etat, joint au montant du fonds de réserve et au cautionnement n'est pas jugé suffisant pour couvrir les dépenses des travaux reconnus nécessaires.

Article 18.

Déchéance et mesures provisoires. — Si le régisseur n'a pas desservi les distributions dans les délais et conditions fixés par le cahier des charges, il encourra la déchéance qui sera prononcée après mise en demeure, par décret, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Si la sécurité publique vient à être compromise, le préfet, après avis de l'ingénieur en chef du contrôle, prendra aux frais et risques du régisseur les mesures provisoires nécessaires pour prévenir tout danger. Il soumettra au ministre des travaux publics les mesures qu'il aura prises à cet effet.

Le ministre prescrira s'il y a lieu les modifications à apporter à ces mesures et adressera au régisseur une mise en demeure fixant le délai à lui impartir pour assurer à l'avenir la sécurité de l'exploitation.

Si l'exploitation vient à être interrompue en partie ou en totalité, le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, pourra décider que l'Etat assurera lui-même le transport de l'énergie. A cet effet, l'Etat entrera immédiatement en possession de l'actif mobilier et immobilier, ainsi que des approvisionnements de la société. Il pourvoira aux besoins de la consommation publique et privée par tels moyens qu'il jugera convenable et il pourra recourir contre la société pour tous les préjudices que lui aura causés cette gestion.

Le ministre adressera une mise en demeure fixant un délai au régisseur pour reprendre le service. Si, à l'expiration du délai imparti, il n'a pas été satisfait à la mise en demeure, la déchéance pourra être prononcée.

La déchéance pourra également être prononcée si le régisseur, après mise en demeure, ne constitue pas le cautionnement prévu à l'article 26 ci-après dans le cas où des prélèvements auraient été effectués sur ce cautionnement en conformité des dispositions du cahier des charges.

La déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le régisseur n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

Article 19.

Procédure en cas de déchéance. — Par le seul fait de la promulgation du décret prévu à l'article précédent, le régisseur sera définitivement déchu de tous ses droits ; les ouvrages et le matériel de la distribution, ainsi que les approvisionnements et le fonds de réserve constitué pour l'entretien et le renouvellement des ouvrages feront retour à l'Etat ou deviendront la propriété de l'Etat sans indemnité.

CHAPITRE V

Clauses diverses.

Article 20.

Redevances. — Des redevances pour l'occupation du domaine public national ou départemental ne sont pas réglées par le cahier des charges : elles sont fixées conformément aux articles 1er et 2 du décret du 17 octobre 1907, modifié par le décret du 7 septembre.

Il en est de même des redevances pour l'occupation du domaine public communal, à moins que des accords spéciaux ne soient intervenus entre certaines communes et le concessionnaire, conformément à l'article 3 dudit décret.

Article 21.

Le contrôle sera exercé par un ingénieur en chef désigné par le ministre des travaux publics, qui pourra se faire assister de fonctionnaires pris en raison de leur compétence spéciale et appartenant aux administrations des travaux publics ou des finances.

L'Etat aura le droit de faire faire par les agents du contrôle toutes vérifications qu'il jugera utiles pour s'assurer que les clauses de la convention annexée sont régulièrement observées et que ses intérêts et ceux des consommateurs sont sauvegardés.

En outre, les écritures, pièces comptables, et justifications de la société seront tenus à la disposition des agents du contrôle désignés par le ministre qui auront tous les pouvoirs conférés par la loi de 1867 aux commissaires aux comptes.

Article 22.

Impôts, droits d'octroi. — Tous les impôts établis ou à établir par l'Etat, les départements ou les communes, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la distribution, seront à la charge du régisseur.

Article 23.

Pénalités. — . . . . . .

Article 24.

Cautionnement. — Avant la signature du bail, le régisseur déposera, à la caisse des dépôts et consignations, une somme de ... fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, en obligations garanties par l'Etat ou en bons du Trésor, dans les conditions prévues par les lois et règlements pour les cautionnements en matière des travaux publics.

La somme versée formera le cautionnement de l'entreprise.

Sur le cautionnement seront prélevés le montant des amendes stipulées à l'article 25, ainsi que les dépenses faites en raison des mesures prises aux frais du régisseur pour assurer la sécurité publique ou la reprise de l'exploitation en cas de suspension conformément aux prescriptions du présent cahier des charges.

Toutes les fois qu'une somme quelconque aura été prélevée sur le cautionnement, le régisseur devra le compléter à nouveau dans un délai de quinze jours, à dater de la mise en demeure qui lui sera adressée à cet effet.

Le cautionnement sera restitué au régisseur, en fin de bail. Toutefois, en cas de déchéance, le cautionnement restera définitivement acquis à l'Etat.

Article 25.

. . . . . .

Article 26.

Cession ou modification de la régie. — Toute cession partielle ou totale de la régie, tout changement du régisseur ne pourront avoir lieu, à peine de déchéance, qu'en vertu d'une autorisation donnée par décret délibéré en conseil d'Etat et rendu sur le rapport du ministre des travaux publics après avis du ministre des finances, le comité d'électricité entendu.

Article 27.

. . . . . .

Article 28.

. . . . . .

Article 29.

Frais d'enregistrement. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention annexée seront supportés par le régisseur.

ANNEXE N° 353

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier le deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, modifiée par la loi du 22 mars 1902, sur les accidents du travail, par M. Paul Duquaire, sénateur (1).

Messieurs, aux termes du deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, modifiée par la loi du 22 mars 1902, sur les accidents du travail, les ouvriers dont le salaire annuel dépasse 2,400 fr. ne bénéficient des dispositions légales que jusqu'à concurrence de cette somme. Pour le surplus, ils n'ont droit qu'au quart des rentes stipulées à l'article 3, à moins de conventions contraires élevant le chiffre de la quotité.

L'année dernière, M. Ernest Lafont, député, a saisi la commission d'assurance et de prévoyance sociales de la Chambre des députés d'une proposition de loi, déposée à la séance du 22 mars 1919, tendant à porter de 2,400 à 5,000 fr. le chiffre du salaire annuel au delà duquel les bénéficiaires de la loi sur les accidents du travail n'ont droit qu'au quart des rentes prévues par l'article 3.

Cette proposition de loi a été adoptée par la Chambre des députés, dans sa séance du 27 mai 1919, sur le rapport de M. Mauger, qui la justifiait ainsi :

« Au moment où fut élaborée la loi de 1898,

(1) Voir les nos 249, Sénat, année 1919, et 5883-6103, et in-8° n° 1313 — 11e législ. — de la Chambre des députés.

un salaire de 2,400 fr. par an, pour trois cents jours de travail en moyenne, représentait un taux de journée normal et même élevé.

« Ce n'était donc qu'accidentellement que l'ouvrier pouvait se trouver exposé à subir les abattements considérables fixés par l'article 2.

« Aujourd'hui, le renchérissement formidable de toutes les denrées et marchandises nécessaires à l'existence a subi une hausse tellement importante qu'il a déterminé une hausse des salaires et des appointements dont on est bien obligé de tenir compte.

« Dans la pensée des auteurs de la loi de 1898, ce ne devait être qu'exceptionnellement que l'ouvrier pouvait être appelé à subir les abattements fixés par le deuxième paragraphe de l'article 2.

« A l'heure actuelle, au contraire, presque tous les salaires dépassent de beaucoup le maximum de 2,400 fr.; l'abattement des trois quarts, loin d'être l'exception, est donc devenu la règle, au préjudice de l'ouvrier accidenté.

Votre commission des accidents du travail partage absolument, en principe, l'opinion de l'honorable rapporteur de la proposition de loi, devenu notre collègue.

Elle pense, comme lui, que le maximum de 2,400 fr. est trop bas, étant donné le chiffre moyen des salaires actuels.

Mais, d'autre part, elle a estimé que le maximum de 5,000 fr., adopté par la Chambre des députés, était trop élevé. Il correspond, pour 300 jours de travail, à un salaire quotidien de 16 fr. 66.

Or, la Belgique vient de consacrer par une loi le chiffre de 4,000 fr., correspondant à un salaire de 13 fr. 33.

Il a semblé à votre commission que le maximum de 4,500 fr., correspondant à un salaire de 15 fr. par jour, se rapprochait davantage de la réalité.

Il faut remarquer, en effet, que l'augmentation constatée pour certaines industries et dans les grandes villes n'est pas aussi sensibles dans les centres moins importants. Ne peut-on pas prévoir, d'ailleurs, à échéance plus ou moins éloignée, une diminution du coût de la vie ?

Au surplus, en présence de l'élévation considérable de certains traitements d'employés supérieurs ou d'ingénieurs du commerce ou de l'industrie, votre commission a été d'avis que, dans le cas où ces traitements dépasseraient de beaucoup 4,500 fr., pouvant atteindre 20, 30, 40 ou 50,000 fr., la limitation au quart des rentes stipulées ne serait pas suffisante.

On a pensé qu'il convenait d'établir, en quelque sorte, des paliers successifs, un peu comme en matière d'impôts.

C'est ainsi qu'il a paru raisonnable de maintenir la réduction de la rente au quart pour les salaires ou traitements s'élevant de 4,500 à 15,000 fr. Au delà de ce dernier chiffre, la rente ne serait plus que du huitième.

Supposons, par exemple, un traitement de 50,000 fr. Pareille situation, pour être rare, peut se rencontrer en fait.

La partie du traitement, sur laquelle serait calculée la rente, s'établirait comme suit :

4,500 intégralement.....	4.500
Portion entre 4,500 et 15,000 (10,500) pour 1/4.....	2.625
Portion entre 15,000 et 50,000 (35,000) pour 1/8.....	4.375
Total,.....	11.500

En cas d'infirmité absolue, ce traitement de 50,000 fr. donnerait lieu à une rente viagère de 2/3 de 11,500 fr. (art. 3 de la loi du 9 avril 1898), c'est-à-dire à une somme de 7,666 fr. 66, qui, même ainsi réduite, représente un capital constitutif, pour un homme de trente-cinq ans, d'environ 125,000 fr.

De pareils risques ne manqueront pas de faire augmenter les primes d'assurances et surchargeront par conséquent de façon notable le commerce et l'industrie.

Votre commission a donc considéré que, s'il était juste et nécessaire de sauvegarder les intérêts particulièrement légitimes des bénéficiaires de la loi, surtout de ceux dont la situation est modeste, il importait aussi de ne pas aggraver outre mesure les charges des chefs d'entreprises, à un moment où les efforts de développement des affaires ne doivent pas être paralysés.

C'est pourquoi elle vous demande d'adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Le paragraphe 2 de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, modifié par la loi du 22 mars 1902, demeure ainsi rédigé :

« Ceux dont le salaire annuel dépasse 4,500 fr. ne bénéficient de ces dispositions que jusqu'à concurrence de cette somme. Pour le surplus, et jusqu'à 15,000 fr., ils n'ont droit qu'au quart des rentes stipulées à l'article 3; au delà de 15,000 fr. ils n'ont droit qu'à un huitième, à moins de conventions contraires élevant le chiffre de la quotité. »

ANNEXE N° 354

(Session ord. — Séance du 20 juillet 1920.)

AVIS présenté au nom de la commission de l'agriculture sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à l'alimentation nationale en pain, par M. Maurice Guesnier, sénateur (1).

Messieurs, le projet de loi relatif à l'alimentation nationale en pain est la continuation de la mainmise par l'Etat sur toutes les céréales panifiables.

Le Gouvernement, préoccupé de l'approvisionnement du pays, avait, un moment, pensé à rendre la liberté aux producteurs de blé, car il était convaincu, comme eux, que la liberté complète serait le meilleur moyen pour inciter à la production et pour déterminer par l'offre et la demande le prix du pain.

Redoutant les premières conséquences de la liberté, il s'est ravisé. Il craint que des mouvements de spéculation soient provoqués par les commerçants impatients de reprendre leurs affaires ; que les prix des blés indigènes s'identifient avec les blés exotiques grevés du change et du fret; que l'irrégularité des moyens de transport n'assure pas une égale répartition des grains sur tout le territoire; enfin, il appréhende qne les producteurs fassent des réserves ou constituent des stocks. Le Gouvernement est donc revenu sur ses premières intentions et il désire prolonger d'une année le régime d'achat, de répartition et de contrôle qui a permis, pendant la guerre, d'assurer l'alimentation nationale.

Cette prudence, justifiée sur certains points, n'est pas une prévoyance à longue portée.

En effet, il apparaît que les commerçants, les meuniers et les importateurs, en raison du chiffre des capitaux que nécessiteraient les spéculations, ne seraient pas en mesure d'en courir les risques.

D'autre part, les cultivateurs qui sont privés d'argent par des frais de main-d'œuvre et de production énormes, ne peuvent pas songer à faire des réserves : ils sont obligés de battre monnaie avec leurs récoltes.

Cette décision gouvernementale nous maintient donc dans l'ornière de la taxation et de la réquisition, ornière de la routine ou des préjugés.

Il suffit de jeter un regard sur ce qu'ont produit les taxes successivement édictées.

D'abord, la limitation du prix du blé à 30 fr. incite les cultivateurs à délaisser cette culture pour celle de l'avoine ou de l'orge, dont le commerce reste libre.

En 1916, on tente de rétablir l'équilibre en taxant l'avoine, l'orge, le seigle, le son et les issues.

En 1917, on relève le prix du blé, avec l'instauration de bureaux permanents et avec le cortège de l'exercice et de la réquisition.

On stabilise le prix du pain à la condition de rétrocéder pour 43 fr. ce qui coûte 50 fr., puis 75 fr. et même 125 fr. pour les blés étrangers. Ce qui coûte au Trésor un déficit de 3 milliards passés. Alors, on décide de fixer le prix de rétrocession à 76 fr. et de mettre enfin, le prix du pain en harmonie en le taxant à 1 fr. 05 le kilogramme.

Cependant, l'avoine et l'orge, redevenues libres et provoquées par les hauts prix, retombent à 60 fr.

Non seulement la taxation amène le déséquilibre du marché mais elle ralentit la production ; elle engendre le gaspillage et la raréfaction des marchandises et amène les hauts prix.

Si l'expérience que nous avons faite de la taxation ne nous suffit pas pour nous éclairer sur ses effets désastreux, nous pouvons invoquer le témoignage de l'histoire. En 1793, en pleine Convention, voici ce que disait un conventionnel, ami du peuple et soucieux de ses intérêts :

« Par quelle fatalité s'attache-t-on à des idées fausses quand il est constant, par les faits, que toutes les mesures forcées, par lesquelles on a cru soulager le peuple et lui procurer l'abondance, n'ont jamais manqué de le rendre plus misérable et de l'affamer plus cruellement. L'intervention du commerce seul renchérit infiniment moins le blé et l'assure plus uniformément au peuple, que celle de l'administration. »

Voici l'opinion du comité d'agriculture sous la Convention :

« Tout ce que vous faites pour régler le commerce du blé, ne sert qu'à l'entraver; toutes les mesures qui pourraient tendre à diminuer le prix du blé, ne mènent, au contraire, qu'à l'enchérir. Cette denrée-là ne diffère point des autres; favorisez en la circulation, pratiquez-en le commerce, et bientôt elle se multipliera... »

Enfin, la loi qui supprima définitivement la taxe fut accueillie comme une libération nationale.

Nous pouvons mettre à profit la leçon de nos pères et nous devons avoir hâte de sortir de l'ornière pour marcher dans le plein chemin de la liberté.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi actuel, il est dit :

« Une des conditions essentielles pour hâter le retour au libre commerce, c'est d'intensifier les ensemencements, et pour assurer ce résultat, il faut assurer au blé un prix suffisamment rémunérateur, comprenant à la fois les frais de culture et un juste bénéfice. »

Sur ce point, cultivateurs et Gouvernement sont d'accord. Intensifier les ensemencements, voilà la vraie solution.

La question doit être envisagée sous deux aspects :

1° L'économie du blé;

2° La politique du pain.

Economie du blé.

Tous les facteurs de la production sont très rares et très chers. La guerre a raréfié la main-d'œuvre. Les engrais naturels manquent par la disparition ou la diminution du cheptel. Les engrais chimiques font défaut ou sont à des prix très élevés. De gros capitaux doivent être employés sous forme d'attelages de tracteurs et de machines.

Devant une terre épuisée, d'où a disparu la capitalisation des matières fertilisantes, le cultivateur semble désemparé. Cependant il est prêt à remettre en cours une partie de l'argent qu'il a retiré de l'épuisement du sol ; il est prêt à l'engager à nouveau et avec une mise cinq fois plus élevée dans une culture intensive. Il est disposé à saturer la terre de travail et d'engrais pour en obtenir à bon marché des récoltes à haut rendement; il ne demande qu'à tenter la surproduction parce qu'il est évident que la multiplication des produits à l'unité de surface diminue les frais généraux, abaisse les prix de revient et assure simultanément des bénéfices aux producteurs et des avantages aux consommateurs (ceux-ci, soit dit entre parenthèses, ne doivent pas se traiter entre frères ennemis, car ils ont un intérêt commun).

Mais si, d'ores et déjà, par une taxation arbitraire, les hauts prix lui sont interdits, le cultivateur ne sent plus le besoin de tenter le suprême effort ou bien il se retourne vers d'autres cultures plus lucratives. Cela procède d'un sentiment trop humain pour l'en blâmer. C'est donc une erreur économique de vouloir comprimer le prix du blé pour stabiliser le prix du pain.

Interdire les prix élevés, c'est écimer les plus beaux épis.

Politique du pain.

Il appartient au Gouvernement de suivre telle politique qui lui permette de maintenir le prix du pain à un taux supportable pour

(1) Voir les nos 317-351, Sénat, année 1920, et 998-1046-1136-1169, et in-8° n° 152 — 12e législ. — de la Chambre des députés.

tous et de ménager les finances de l'Etat, mais en évitant toute répercussion sur le prix du blé.

La fixation du prix du blé a été faite par une commission représentant tous les intérêts en jeu. Quelles que soient la compétence et la bonne volonté de cette commission, il n'en résulte pas moins que ce prix est arbitraire, estimé trop haut par les uns, estimé trop bas par les autres, critiqué même par ceux qui doivent en bénéficier.

En outre, l'Etat seul reste importateur des blés exotiques et seul régulateur des prix de rétrocession : il a la maîtrise du marché. Cependant, il reste aux prises avec ce grave problème : ou de mettre le prix du pain en harmonie avec le reste ou de fixer un prix réduit dont la différence sera payée par le Trésor.

Au point culminant où est arrivée la question, l'Etat a intérêt à chercher la solution dans le libre commerce, attendu qu'il lui est interdit de baisser le prix du blé s'il veut encourager la production et de baisser le prix du pain s'il veut ménager les finances.

Il n'est que temps que l'Etat renonce à établir des prix quels qu'ils soient et qu'il revienne à la stricte observation des lois économiques qui régissent la production.

Devant les protestations des cultivateurs qui s'élèvent contre les prix minima ou maxima, contre la taxation et la réquisition, la commission d'agriculture préconise une politique plus rationnelle, mieux adaptée au temps de paix :

1° Rendre aux cultivateurs la plénitude de leurs moyens d'action par l'apport d'engrais, de tourteaux, de machines, de main-d'œuvre, par des transports réguliers ;

2° Laisser aux cultivateurs la plus grande latitude pour la vente, la livraison de leur blé aux meuniers, ainsi que pour l'achat des issues ;

3° Approvisionner à plein tous les moulins, de préférence les moulins à force hydraulique, sans considération et délimitation départementale ou administrative ;

4° Laisser aux boulangers la faculté de s'approvisionner aux moulins les plus proches et d'avoir un type de farine constant ;

5° Introduire, dès la consommation de la récolte, dans les farines un mélange de deux tiers de blé et d'un tiers de seigle ou autre succédané, mélange identique pour toute la population ;

6° De préparer pour la récolte de 1921, le retour à la liberté, en rendant le travail libre, en laissant à l'initiative privée ses libres mouvements, conditions essentielles pour amener l'intensification de la production.

Telle est l'œuvre à laquelle doit s'attacher le service du ravitaillement, si ce service extraordinaire doit survivre encore une année ; il doit d'autant mieux s'y attacher et y réussir que le blé reste seul l'objet de ses préoccupations.

Malgré le grand désir qu'aient manifesté toutes les associations agricoles de revenir aussitôt au commerce libre, les atermoiements du Gouvernement ont abouti à ce point fatal : tant que durera la crise d'approvisionnement des blés exotiques, tant qu'il n'y aura pas de stocks constitués à l'avance, pour parer au déficit des récoltes indigènes, la nécessité de l'intervention de l'Etat sera forcée.

Mais faut-il encore s'employer à réduire cette intervention au minimum, à préparer le retour à l'état normal. Faire des stocks, faire des économies : supprimer tous les rouages, derniers vestiges de la guerre, réduire toutes les formalités administratives inutiles en se rapprochant le plus possible de l'état rationnel qu'est la liberté de l'offre et de la demande.

Comme ultime revendication, le paysan de France qui a été, plus que tout autre, mobilisé dans les tranchées, a droit, autant que quiconque, à n'être plus mobilisé, ni dans sa terre ni dans son travail : il a été déçu et il veut savoir sous quel régime il vivra en 1921.

Il invite dès maintenant le Gouvernement à prendre un engagement formel sous la forme d'un article nouveau ajouté au texte de la loi et ainsi conçu :

« A partir du 1er août 1921, et pour les céréales à provenir de cette récolte, le commerce sera libre à l'intérieur. »

Votre commission d'agriculture vous propose également la modification de l'article 10.

« Art. 10. — Il est alloué aux agriculteurs pour la moisson de 1920 « une prime de 200 fr. par hectare cultivé en blé dans les territoires dévastés ».

« Les territoires dévastés sont ceux qui, pendant plus de quatre ans, ou au cours de l'année 1918, ont été ou occupés par l'ennemi ou situés dans la zone des combats, ou évacués dans le voisinage immédiat du front par nécessité militaire.

« Pour bénéficier de cette prime, les agriculteurs feront, dans le mois qui suivra la promulgation de la présente loi, la déclaration à la mairie des surfaces remises en culture et ensemencées en blé. »

ANNEXE N° 355

(Session ord. — Séance du 21 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission de l'agriculture chargée d'examiner la proposition de loi de M. Eugène Chanal fixant les délais de prorogation des polices d'assurances contre l'incendie des mobilisés expectants des sociétés d'assurances mutuelles agricoles, par M. Jossot, sénateur (1).

Messieurs, la proposition de loi de M. Chanal tend à augmenter le délai de prorogation des polices d'assurance contre l'incendie, souscrites pour des mobilisés expectants de sociétés d'assurances mutuelles agricoles, lorsque ces polices contiennent une clause de tacite reconduction, et que, souscrites avant le 2 août 1914, elles sont venues à échéance entre cette date et le 24 octobre 1919.

Dès la fin de 1914, la question s'est posée de remédier à la situation qui pouvait être faite aux expectants mobilisés des compagnies d'assurances mutuelles appelés sous les drapeaux, lorsque les polices d'assurances qu'ils avaient souscrites à des compagnies diverses, contenaient une clause de tacite reconduction. Leur situation militaire pouvait les mettre dans l'impossibilité de dénoncer ces polices dans le délai voulu. Ils pouvaient dès lors, être engagés, malgré leur volonté contraire, envers leurs anciens assureurs, pour une durée fort longue.

Cette situation n'avait pas échappé au ministre du travail et de la prévoyance sociale, puisque, à la date du 14 octobre 1914 il écrivait à « l'Union syndicale des assurances de toute nature » une lettre qui a motivé une réponse en date du 20 octobre 1914 dans laquelle nous relevons ce qui suit :

« Nous sommes d'accord entre assureurs pour préciser que, s'il existe, pour les risques couverts par une police à tacite reconduction non dénoncée, une assurance réalisée à une autre société avant la date de mobilisation de l'assuré, l'effet de cette assurance sera prorogé d'office à la date à laquelle prendra fin la police ancienne.

« Je vais provoquer de la part des compagnies et des sociétés mutuelles d'assurances contre l'incendie un engagement que chacun devra vous adresser. Pour atteindre ce but, je dois entreprendre des démarches qui exigeront un certain temps.

« Signé : CERISE,

« président de l'union syndicale des compagnies françaises d'assurances de toute nature. »

Les compagnies étaient d'accord « pour reporter à la fin des hostilités le point de départ du délai de dénonciation stipulé aux polices contenant la clause de tacite reconduction ».

Les événements n'ont sans doute pas permis au président de l'union syndicale de faire les démarches annoncées par sa lettre et les compagnies n'ont pas adressé au ministre du travail l'engagement prévu.

Il était d'ailleurs entendu que les assurés mobilisés resteraient garantis, dans les mêmes conditions, pour les risques assurés par la police arrivant à l'expiration, mais que, comme contre-partie, ils seraient débiteurs d'une portion de prime afférente à ces risques pour le temps couru. Toutefois la guerre s'étant prolongée, de nombreuses difficultés ne tardèrent pas à surgir entre les compagnies d'assurances privées contre l'incendie et les membres expectants de diverses sociétés d'assurances mutuelles agricoles au sujet de l'interprétation qu'il y aurait lieu de donner aux dispositions de cet accord, lors de sa mise en application.

(1) Voir le n° 257, Sénat, année 1920.

Certaines des compagnies et sociétés d'assurances qui avaient souscrit l'engagement d'octobre 1914 prétendaient imposer à leurs assurés des délais différents de ceux qui résultaient de ses termes mêmes. En vue de remédier à cet état de choses et de déterminer exactement la situation, à la cessation des hostilités, des membres expectants démobilisés des sociétés d'assurances mutuelles vis-à-vis des compagnies ou sociétés d'assurances avec lesquelles ils étaient liés, une tentative fut faite auprès des représentants de ces groupements en vue de provoquer un nouvel accord permettant de fixer une interprétation uniforme de celui d'octobre 1914 et de régler d'une façon nette toutes les questions soulevées à son sujet.

Mais on se heurta à la résistance des compagnies et sociétés intéressées qui refusèrent d'envisager qu'une nouvelle convention puisse intervenir et émirent l'avis qu'il n'y avait « qu'à laisser les intéressés régler leurs comptes avec leurs assureurs ».

La formule, s'il existe, une assurance « réalisée à une autre société avant la date de la mobilisation de l'assuré », ne prêtait-elle pas à discussion et ne limitait-elle pas les droits des assurés mobilisés ?

La question a besoin d'être réglée. Il est indispensable qu'une jurisprudence puisse être établie par les tribunaux saisis de procès sur ce sujet.

Un texte précis est nécessaire. Le désir manifesté par les compagnies de les laisser régler leurs comptes avec leurs assurés peut d'autant moins être accepté que, par suite de difficultés soulevées entre les deux parties, des conversations se sont prolongées au delà des délais prévus dans l'accord de 1914, et les intéressés sont forclos.

En outre, il est des agriculteurs qui ne sont rentrés dans leurs foyers que longtemps après la cessation des hostilités, et ceux même qui, après leur retour, auraient pu éviter la forclusion, ont eu des préoccupations d'ordres très divers qui ne leur ont pas permis de faire à temps la dénonciation du contrat qui les liait à une compagnie d'assurances.

D'autre part, le texte cité plus haut de l'accord de 1914, met dans une situation désavantageuse les cultivateurs qui ont contracté avec des compagnies non adhérentes à l'union syndicale.

Enfin, si le projet de loi vise les exécutants des assurances mutuelles, n'y a-t-il pas lieu de penser que certaines mutuelles, qui n'ont de mutuelle que leur titre, mais qui n'ont pas le caractère des associations de la loi de 1900, vont se trouver dans une situation différente de celle des autres compagnies et plus avantageuses parce que mutuelles, si le texte limitatif de M. Chanal est adopté.

Votre commission de l'agriculture a pensé en vue d'éviter toutes difficultés d'interprétation et aussi afin de ne point limiter la faculté des agriculteurs mobilisés de dénoncer leurs contrats d'assurance, qu'il était légitime de leur restituer tous les droits supprimés du fait de la mobilisation et d'étendre aux expectants de toutes les compagnies les dispositions du projet Chanal.

C'est là une question de justice et d'équité.

Le texte de l'accord prévoyait le 24 octobre 1919 comme point de départ du nouveau délai de prescription. Il pouvait en résulter des complications de comptabilité et d'écritures, tant pour les compagnies que pour les assurés, puisque la dénonciation du contrat précède habituellement de six mois son échéance. Il a semblé préférable de prolonger d'un nombre plein d'années les polices échues pendant la guerre plutôt que de fixer une date unique.

En conséquence, nous vous proposons d'accepter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1er. — Les membres expectants des sociétés d'assurances agricoles titulaires de polices d'assurance contre l'incendie, comportant la clause de renouvellement par tacite reconduction, souscrites avant le 2 août 1914 et venues à échéance normale entre le 2 août 1914 et le 24 octobre 1919, qui justifieront avoir été mobilisés au cours de cette période pourront, s'ils en font la demande, bénéficier pour ces polices de la prorogation prévue à l'article 2 ci-dessous.

Art. 2. — Le délai éventuel de prorogation

à dater de l'échéance survenue pendant la période de guerre est fixé de la façon suivante :

Sept ans pour toutes les polices échues entre le 2 août 1914 et le 1er août 1915 ;

Six ans pour toutes les polices échues entre le 2 août 1915 et le 1er août 1916 ;

Cinq ans pour toutes les polices échues entre le 2 août 1916 et le 1er avril 1917 ;

Quatre ans pour toutes les polices échues entre le 2 août 1917 et le 1er août 1918 ;

Trois ans pour toutes les polices échues entre le 2 août 1918 et le 23 octobre 1919.

Au cas où une police pourrait être considérée comme étant arrivée plusieurs fois à échéance entre le 2 août 1914 et le 23 octobre 1919, c'est la première date d'échéance qui servirait de point de départ au délai de prorogation déterminé dans les conditions prévues ci-dessus.

ANNEXE N° 356

(Session ord. — Séance du 21 juillet 1920.)

PROJET DE LOI sur les enquêtes en matière civile devant les tribunaux de première instance, présenté au nom de M. Paul Deschanel, Président de la République française, par M. Gustave Lhopiteau, garde des sceaux, ministre de la justice. — (Renvoyé à la commission, nommée le 6 février 1919, chargée de l'examen d'un projet de loi relatif à l'organisation judiciaire, aux traitements, au recrutement et à l'avancement des magistrats.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs, sans entreprendre une réforme générale du code de procédure civile dont la complexité rendrait le succès incertain, il est possible d'envisager la réalisation de simplifications partielles qui, en attendant des travaux plus étendus, apporteraient des améliorations notables à la marche des instances. Le présent projet de loi tend à modifier les dispositions du titre XII du livre II de la première partie du code de procédure civile et à remplacer par les textes ci-après les articles 252 à 294 de ce code.

Ce projet s'écarte assez peu de ceux qui ont été préparés par les commissions chargées d'étudier la réforme de la procédure civile au cours des dernières années, et dont les travaux ont été présentés au Parlement en 1898 et en 1905. Comme ces commissions, celle qui a préparé le présent projet a consulté les officiers ministériels et a fait appel à leur grande expérience des affaires. Elle a contrôlé avec soin les solutions précédemment proposées et s'est avancée avec prudence, mais résolument, dans le sens d'une plus grande simplification.

Les résultats à espérer de cette modeste réforme sont ceux qui ont déjà été signalés ; sans parler de mesures de détail destinées à rendre les instances plus rapides, elle porte sur deux points principaux.

Le premier consiste à faire de l'enquête dite sommaire, qui a lieu à l'audience, la règle, tandis que l'enquête dite ordinaire qui est surtout pratiquée maintenant, sera en principe, l'exception.

L'expérience a démontré que l'audition des témoins par le juge qui doit statuer est préférable à la connaissance qu'il prend de leurs dépositions au moyen d'un procès-verbal ; le juge est mieux informé et son impression personnelle, plus vive et plus vraie, lui permet de discerner mieux la vérité.

Il y a des cas, d'ailleurs, où il est indispensable de renvoyer l'enquête devant un juge commis ; il le faut quand le tribunal est trop chargé pour pouvoir procéder à l'enquête à l'audience dans un délai suffisamment rapproché ; cela est nécessaire encore lorsque les témoins à entendre sont éloignés et que leur déplacement serait impraticable ou onéreux. Le choix entre l'enquête effectuée par le tribunal lui-même et celle renvoyée devant un juge commis, est laissé à l'appréciation de la juridiction saisie, qui agira au mieux pour une bonne administration de la justice.

La seconde importante réforme est la suppression des reproches. On a observé avec justesse que si l'un des témoins paraît dans des conditions telles que son impartialité puisse être mise en doute, les observations seront faites par l'adversaire, et le tribunal pourra en toute sûreté apprécier la valeur intrinsèque de la déposition produite.

Enfin les nullités ont été réduites au strict minimum de telle sorte que les incidents moratoires qui accrochent parfois les procédures sans aucun profit pour la bonne issue des litiges soient le plus possible évités.

En résumé la nouvelle procédure proposée supprime les formalités qui n'étaient pas indispensables, facilite l'évacuation rapide des causes et place le magistrat plus près du justiciable. Vous estimerez sans doute que ces progrès ne sont pas à dédaigner.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous soumettre le projet de loi suivant :

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Les faits dont une partie demande à faire preuve sont articulés succinctement par un acte de conclusions. Ils sont également par un simple acte, déniés ou reconnus dans les trois jours : sinon ils peuvent être tenus pour confessés ou avérés.

Art. 2. — Si les faits sont admissibles, qu'ils soient déniés et que la loi n'en défende pas la preuve, celle-ci peut être ordonnée.

Art. 3. — Le tribunal peut aussi, en tout état de cause, ordonner d'office la preuve des faits qui lui paraissent concluants si la loi ne le défend pas.

Lorsque l'enquête est ordonnée d'office, le tribunal désigne la partie à la diligence de laquelle elle sera faite.

Art. 4. — Dans tous les cas où une enquête est ordonnée, la preuve contraire est de droit. Un seul procès-verbal sera dressé.

Art. 5. — Le dispositif du jugement qui ordonne la preuve détermine les faits à prouver.

L'enquête a lieu à l'audience, toutefois le tribunal peut ordonner qu'elle sera faite devant un juge-commissaire qu'il désigne.

Lorsque l'enquête doit avoir lieu à l'audience le jugement indique si elle sera faite en audience publique ou à huis clos. Il fixe les lieu, jour et heure auxquels les témoins seront entendus.

Lorsque l'enquête doit avoir lieu devant un juge-commissaire, le jugement qui l'ordonne désigne le juge-commissaire ainsi que le magistrat qui le remplacera en cas d'empêchement et fixe les lieux, jour et heure de l'enquête. Ce jugement vaut convocation pour les parties.

Art. 6. — En cas d'empêchement des juges commis, il est pourvu à leur remplacement par simple ordonnance du président.

Art. 7. — Si le jugement qui a ordonné l'enquête est rendu par défaut, l'opposition n'est recevable que dans la quinzaine de la signification si elle a été faite à personne.

Dans le cas contraire, l'opposition est recevable jusqu'à l'audition du premier témoin.

La partie défaillante, en tout état de cause, même après les délais d'opposition et de clôture de l'enquête peut être autorisée, par ordonnance du président rendue sur requête, à administrer la preuve contraire en justifiant des circonstances qui l'ont empêchée d'être instruite de la procédure.

Art. 8. — Si l'enquête ne peut avoir lieu au jour fixé, le président ou le juge-commissaire peut, sur simple requête, en indiquer un autre par une ordonnance qui n'est susceptible ni d'opposition ni d'appel.

Art. 9. — Les témoins sont cités à personne ou à domicile au délai de huitaine franche sans augmentation à raison de la distance. Il est donné à chaque témoin copie certifiée par avoué du dispositif du jugement seulement en ce qui concerne les faits admis en preuve.

Art. 10. — Vingt jours au moins avant le jour fixé pour l'enquête, la partie la plus diligente notifie à l'autre partie, au domicile de son avoué, si elle en a constitué un, sinon à son domicile, les noms, prénoms, professions et demeures des témoins qu'elle veut faire entendre. Il n'est délivré de cet acte qu'une seule copie par avoué, quel que soit le nombre des parties qu'il représente.

Dans les dix jours qui suivent cette notification, l'autre partie doit notifier, par acte d'avoué, les noms, prénoms, professions et demeures des témoins qu'elle veut faire entendre.

Chaque partie peut s'opposer à l'audition des témoins dont le nom, la demeure, la profession ne lui ont pas été régulièrement notifiés.

Le tribunal ou le juge-commissaire statue sur les oppositions, la décision n'est susceptible d'aucun recours.

Art. 11. — Si au jour fixé aucun témoin n'a été cité par la partie qui a obtenu l'enquête, l'autre partie peut demander soit l'audition des témoins cités par elle, soit la clôture de l'enquête.

Art. 12. — Les témoins cités à la requête de l'une ou de l'autre des parties sont entendus séparément dans l'ordre déterminé par le tribunal ou par le juge-commissaire, tant en présence qu'en l'absence des parties, sans qu'il leur soit permis de lire aucun projet écrit.

Chaque témoin, avant d'être entendu, déclare ses nom, prénoms, profession, âge et demeure, s'il est parent ou allié des parties et à quel degré, s'il est domestique ou serviteur de l'une d'elles ; il fait le serment de dire toute la vérité et rien que la vérité.

Art. 13. — Le président ou le juge-commissaire peut, soit d'office, soit sur la demande des parties, interpeller les témoins sur les faits admis en preuve et sur toutes les circonstances qui s'y rattachent.

Art. 14. — Chaque témoin, après son audition reste à la disposition du tribunal ou du juge-commissaire, jusqu'à la fin de l'enquête, à moins qu'il ne lui ait été permis ou enjoint de se retirer. Les témoins peuvent être entendus de nouveau et confrontés les uns avec les autres.

Art. 15. — Si tous les témoins cités ne peuvent être entendus au jour fixé l'enquête est remise à un autre jour sans nouvelle citation.

Art. 16. — Si l'une ou l'autre des parties demande à produire de nouveaux témoins, le tribunal ou le juge-commissaire peut autoriser leur citation au jour qu'il indique. Il peut même d'office ordonner qu'à la requête de la partie qu'il désigne, citation sera donnée à des témoins non indiqués par les parties, à moins que celles-ci ne s'accordent pour s'opposer à l'audition de ces personnes.

Art. 17. — La décision qui autorise les citations n'est ni levée ni signifiée, elle vaut intimation pour toutes les parties au jour fixé pour l'audition des témoins. Toutefois si l'une des parties n'a pas constitué avoué, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 10. La citation aux témoins contient copie des faits admis en preuve et mentionne le jugement ou l'ordonnance.

Art. 18. — Les témoins défaillants, ceux qui refusent de prêter serment, ou qui, sans motif légitime, refusent de déposer ou encore qui se sont retirés sans autorisation sont condamnés à une amende de 10 à 100 fr. sans préjudice des dommages-intérêts qui pourront être ultérieurement réclamés.

Ils sont réassignés à leurs frais si leur audition est jugée utile.

Art. 19. — L'amende peut s'élever jusqu'à 1,000 fr. si le témoin réassigné refuse à nouveau de prêter serment ou de déposer. Le tribunal ou le juge-commissaire peut ordonner que le témoin défaillant sera amené par la force publique.

Art. 20. — Si le témoin justifie qu'il n'a pas pu se présenter au jour indiqué le tribunal ou le juge-commissaire le décharge de l'amende et des frais de réassignation. Le témoin peut demander à être déchargé, soit au moment de sa comparution, soit dans la huitaine de la signification.

Art. 21. — Si un ou plusieurs témoins sont empêchés ou éloignés, le tribunal peut soit commettre un de ses membres, soit adresser une commission rogatoire.

Le juge-commissaire peut également adresser une commission rogatoire.

Art. 22. — Si les témoins demeurent à l'étranger, la commission rogatoire sera adressée soit au consul français du lieu de leur résidence, soit à l'autorité locale compétente.

S'il demeurent dans les pays soumis au protectorat de la France la commission rogatoire sera adressée à la juridiction française.

Art. 23. — Le juge commis procède à la commission rogatoire dans les formes propres à sa juridiction.

Art. 24. — Nul ne peut être assigné comme témoin s'il est parent ou allié en ligne directe de l'une des parties ou de son conjoint même divorcé.

Néanmoins les personnes désignées au présent article peuvent être citées dans les procès relatifs à des questions d'état.

Dans les causes de séparation de corps en divorce l'article 215, alinéa 2, du code civil reste applicable.

Art. 25. — Peuvent les individus âgés de moins de quinze ans révolus être entendus sans prestation de serment, sauf à avoir à leurs déclarations tel égard que de raison.

Art. 26. — Il est dressé un procès-verbal qui contient l'indication des jour, lieu et heure de l'enquête, la mention de la présence ou de l'absence des parties, les nom, prénoms, âge, profession et demeure des témoins, le serment par eux prêté, leur déclaration s'ils sont parents ou alliés des parties, le résumé de leur déposition fait par le président ou le juge commissaire immédiatement après leur audition et la constatation des formalités prescrites par les articles ci-dessus.

Lecture de sa déposition est donnée à chaque témoin; les changements et additions qu'il veut y faire avant la fin de l'enquête sont écrits à la suite ou en marge de sa déposition. Il lui en est aussi donné lecture et il signe le tout ou mention est faite qu'il ne sait, ne peut ou ne veut signer; le procès-verbal est en outre signé par le président ou le juge commissaire et par le greffier.

Quand l'enquête aura lieu devant un juge-commissaire, la partie la plus diligente pourra lever une expédition à charge de la communiquer à l'autre partie. L'audience sera suivie par un simple acte d'avoué à avoué.

Art. 27. — Dans les causes destinées à être jugées en dernier ressort, lorsque l'enquête a lieu à l'audience, il n'en est point dressé de procès-verbal. Mais il est tenu par le greffier des notes sommaires. Elles énoncent les nom, prénoms, âge, profession et demeure des témoins, leur serment, la déclaration s'ils sont parents et alliés des parties et le résultat de leur déposition. Ces notes sont visées par le président.

Art. 28. — Si l'enquête a lieu devant un juge d'un autre tribunal ou devant un juge de paix, le greffier dudit tribunal ou de la justice de paix fait parvenir dans les trois jours la minute du procès-verbal au greffe de la juridiction où le procès est pendant.

Art. 29. — Si, sur l'interpellation qui lui est adressée, un témoin requiert taxe, elle est faite par le président ou le juge commissaire sur la copie de l'assignation et elle vaut exécutoire. Il est fait mention de la taxe dans le procès-verbal ou dans les notes sommaires.

Art. 30. — Les frais sont avancés par la partie requérante ou, en cas de citation d'office, par la partie désignée au jugement ou à l'ordonnance. La partie qui aura fait entendre plus de trois témoins sur un même fait ne pourra répéter les frais des autres dépositions.

Art. 31. — Le juge commissaire statue sur les incidents qui s'élèvent devant lui. Un recours devant le tribunal est ouvert contre sa décision, sauf dans le cas prévu au paragraphe 4 de l'article 10. Ce recours n'est pas suspensif.

Les juges délégués, en vertu de commissions rogatoires, statuent dans les mêmes conditions que le juge commissaire.

Art. 32. — L'enquête est nulle;

1° Si elle a été faite par un juge autre que celui désigné conformément aux articles 5, 6, 21 et 22 de la présente loi;

2° Si, faite à l'audience, elle a eu lieu à huis clos sans que le tribunal l'ait ordonné;

3° Si elle a été faite un autre jour que celui fixé par le tribunal ou par le juge commissaire. Dans ce cas, la nullité ne peut être opposée par les parties qui ont concouru aux opérations de l'enquête.

Art. 33. — La nullité d'une déposition peut être prononcée :

1° Si, en ce qui la concerne, les prescriptions de l'article 26 de la présente loi n'ont pas été observées;

2° Si elle émane d'une personne incapable de déposer.

Art. 34. — Le tribunal peut ordonner que l'enquête annulée ou seulement les dépositions déclarées nulles seront recommencés.

Art. 35. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi.

ANNEXE N° 358

(Session ord. — Séance du 21 juillet 1920.)

PROPOSITION DE LOI tendant à modifier la loi du 23 octobre 1919 en vue de donner aux employés communaux de toutes les communes des garanties de stabilité, présentée par MM. Louis Martin, Penancier, Louis Soulié, Drivet, Bouveri, Fourment, René Renoult, sénateurs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs, la loi du 23 octobre 1919 a modifié l'article 88 de la loi municipale du 5 avril 1884, en vue d'assurer aux employés de mairies des garanties de stabilité depuis longtemps réclamées par eux. Proclamons-le bien haut, les maires ont toujours apporté dans leurs relations avec le personnel de leurs bureaux un vif sentiment d'équité et de bienveillance. Aussi ne sont-ils pas émus de voir inscrire dans la loi des mesures de protection dont ils reconnaissaient d'autant plus volontiers la justice que la plupart d'entre eux ont toujours traité leurs collaborateurs avec la plus grande sympathie. Les mesures proposées n'avaient aucun caractère qui put les blesser; elles constituaient simplement pour des cas très rares, très spéciaux, très exceptionnels, une garantie utile. Ainsi ont pensé les deux Chambres qui ont voté, quelques jours avant leur séparation, la loi du 23 octobre.

Mais tandis que la Chambre des députés étendait à toutes les communes les dispositions adoptées, le Sénat s'est refusé à faire bénéficier de ces dispositions les employés des communes inférieures à 5,000 habitants. Il nous paraît que les raisons sont pourtant les mêmes dans les deux cas; c'est pour cela que nous vous demandons de revenir sur le vote de vos prédécesseurs et de bien vouloir adopter la proposition de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre.

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Le paragraphe 2 de la loi du 23 octobre 1919, est ainsi modifié :

« Dans toutes les communes le conseil municipal dans le délai de six mois... » (le reste comme au texte de la loi).

ANNEXE N° 359

(Session ord. — Séance du 21 juillet 1920.)

RAPPORT fait au nom de la commission de l'armée, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant le passage d'officiers d'infanterie métropolitaine dans l'infanterie coloniale, par M. le colonel Shutl, sénateur (1).

Messieurs, le Gouvernement a présenté à la Chambre des députés, le 1er juin 1920 un projet de loi concernant le passage d'officiers de l'infanterie métropolitaine dans l'infanterie coloniale.

Ce projet a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 5 juillet 1920.

Les besoins actuels d'encadrement de l'infanterie coloniale, du fait de l'utilisation de plus en plus grande des indigènes, tant aux colonies qu'en France ou sur les théâtres d'opération extérieurs, imposent aux cadres de cette arme de si grandes charges qu'ils ne suffisent plus à ces besoins.

Nul n'ignore les pages glorieuses inscrites dans l'histoire par cette arme d'élite, notamment dans la dernière guerre. Tous les officiers aux colonies le 1er août 1914 ont été relevés successivement, et, dès leur retour en France, envoyés au front. Leur remplacement aux colonies était assuré par des officiers de complément et par des officiers retirés du front. Les cadres de l'infanterie coloniale n'ont pas eu depuis août 1914 le repos nécessaire au rétablissement de leur santé particulièrement éprouvée tant par la campagne en France que par le séjour aux colonies.

Les pertes subies par l'armée coloniale au cours de la guerre ont été très élevées et, malgré les nominations faites, il manque actuellement environ 800 officiers en chiffre rond.

Il en résulte une grande difficulté pour la relève de ceux de ces officiers actuellement aux colonies, relève qu'il est urgent d'opérer pour ne pas imposer à ces officiers un séjour prolongé qui serait préjudiciable à leur état général.

Le passage d'officiers d'infanterie métropolitaine dans l'infanterie coloniale, demandé par le présent projet de loi, n'est pas une innovation.

En effet, un décret du 12 mai 1884 créait 2 régiments de tirailleurs tonkinois et 133 emplois d'officiers dans l'infanterie coloniale. Ce texte stipulait que les officiers et sous-officiers de l'armée de terre pouvaient, après entente entre les ministres intéressés, être admis à passer avec leur grade dans l'infanterie de marine.

96 officiers, capitaines et lieutenants, répondirent à cet appel.

Un troisième régiment de tirailleurs tonkinois était créé le 28 juillet 1885 et donnait lieu au passage dans l'infanterie de marine de 15 officiers (3 capitaines et 12 lieutenants ou sous-lieutenants) des troupes métropolitaines, dans les mêmes conditions.

Le 9 mai 1899, 59 lieutenants et sous-lieutenants passent de l'armée de terre dans l'infanterie de marine.

Enfin, c'est au cours de l'année 1900 que le plus fort contingent est demandé à l'infanterie métropolitaine :

230 officiers sont mis à la disposition du ministère de la marine, en deux fois :

Le 12 août :	
Lieutenants	75
Sous-lieutenants	75
Le 18 décembre :	
Lieutenants	55
Sous-lieutenants	25

Depuis la mise en vigueur de la loi du 7 juillet 1900, jusqu'à la guerre contre l'Allemagne, les officiers des troupes métropolitaines ne furent admis dans les troupes coloniales que par permutation.

Pour conserver aux troupes coloniales leur spécialisation, tout au moins jusqu'à la nouvelle réorganisation de l'armée, et pour ne pas entraver l'avancement des jeunes officiers de l'infanterie coloniale, il semble équitable de ne prendre que des sous-lieutenants, lieutenants et capitaines ayant au maximum cinq ans de grade.

Cette mesure n'entraînerait aucune dépense nouvelle, les crédits afférents à l'entretien des officiers de l'infanterie métropolitaine passant dans l'infanterie coloniale, devant être transférés de la 1re section du budget (troupes métropolitaines) à la 2e section (troupes coloniales), ce qui aboutirait, en résumé, au déplacement d'effectifs d'une arme qui a pléthore de cadres dans une autre qui présente des déficits.

Telles sont les raisons qui motivent le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — En raison de l'accroissement des formations indigènes coloniales et en attendant le vote d'une loi portant réorganisation des cadres et effectifs de l'armée, le ministre de la guerre est autorisé à faire passer définitivement dans l'infanterie coloniale le nombre d'officiers d'infanterie métropolitaine, à titre définitif ou à titre temporaire, nécessaires aux besoins de ces formations.

Ce changement d'arme portera uniquement sur les sous-lieutenants, lieutenants, et sur les capitaines ayant au maximum trois ans d'ancienneté de grade, volontaires pour passer dans les troupes coloniales.

Ces officiers conserveront leur ancienneté de grade dans leur nouvelle arme.

Le chiffre des officiers devant constituer le premier versement à effectuer de l'infanterie métropolitaine dans l'infanterie coloniale est fixé à 100 capitaines et 400 lieutenants et sous-lieutenants.

Pour les versements ultérieurs, s'il y a lieu, le chiffre de chacun de ces versements sera fixé par la loi de finances de chaque exercice.

Les crédits afférents à l'entretien des officiers d'infanterie métropolitaine passant dans l'infanterie coloniale seront transférés de la 1re section à la 2e section du budget, sans qu'il puisse en résulter d'augmentation de dépenses.

(1) Voir les nos 325, Sénat, année 1920, et 959-1171, et in-8° n° 157 — 12e législ. — de la Chambre des députés.