

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

CHANGEMENTS DANS LA LISTE DES INGÉNIEURS

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Jullien**, ingénieur ordinaire, à Paris, 20, rue des Fossés-Saint-Jacques.
Ferrieu, ingénieur ordinaire, à Montluçon.
Claise, ingénieur ordinaire, à Charleville.

Elèves-Ingénieurs

- Gillier**, 56, rue de Verneuil, à Paris.
Thouvenot, 15, boulevard Voltaire, Asnières.
Sevin, 51, boulevard de Versailles, St-Cloud.
Lefort, 56, rue de Verneuil, à Paris.
Levéque, 65, boulevard St-Germain, à Paris.
Salmon, 40, rue Saint-Dominique, à Paris.
Tumerelle, 61, rue Bonaparte, à Paris.
Gervais de Rouville, 61, rue de Monceau, à Paris.
Magnier, 17, rue du Montparnasse, à Paris.
Hinstin, 12, rue Clapeyron, à Paris.
Giboin, 44, rue Saint-Placide, à Paris.
Theulier de la Neuville, 3, rue des Saints-Pères, à Paris.
Hecker, 5^e régiment du génie, à Versailles.
Caudrelier, — — —

MINES

Elèves-Ingénieurs

- MM. **Aubrun**, 6, rue Bara, à Paris.
Léauté, 16^e bataillon d'artillerie à pied, à Rueil.
Henry Gréard, 30, rue du Luxembourg, à Paris.

Démission de Sociétaire

- M. **Houbre**, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, faubourg de France, 24, à Belfort.

Promotions

PONTS ET CHAUSSÉES

- M. **Charguéraud**, ingénieur en chef, directeur des routes, de la navigation et des mines, 17, avenue du Trocadéro, à Paris.

Inspecteurs généraux

- MM. **Doërr**.
Lefort.
Salles.
Chabert, 6, rue du Mont-Thabor, à Paris.
Levesque, ingénieur en chef, à Toulon.

MINES

- M. **Seligmann-Lui**, ingénieur en chef, 244, boulevard Saint-Germain, à Paris.

Changements de résidence

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Mercier**, ingénieur ordinaire, passe à Lille.
Bruneau, — — — Bordeaux.
Métour, — — — Ministère des Colonies.

MINES

- M. **Chapuy**, ingénieur ordinaire, à Paris.

Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Charguéraud**, ingénieur en chef, 17, avenue du Trocadéro.
Bousigues, ingénieur en chef, 4, avenue des Gobelins.
Chateau, ingénieur ordinaire, 22, rue Poussin.
Mascart, — — — 2, rue Mignot.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSÉES

Inspecteurs généraux

- MM. **Lorieux**, 97, rue de Courcelles, à Paris.
B. de Mas, 29, rue de Béthune, à Versailles.
Holtz, 82, boulevard des Batignolles, à Paris.
Pasqueau, 41, boulevard La Tour-Maubourg, à Paris.
Parlier, 8, boulevard Emile-Augier, à Paris.
Mancel, 91, boulevard Flandrin, à Paris.

Ingénieurs en chef

- MM. **Lecourt**, à Bourges (Cher).
Lestelle, à Caen (Calvados).

Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Eyriaud-des-Vergnes**, inspecteur général.
- Colin**, inspecteur général.
- Baldy**, ingénieur en chef.

Erratum

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Brosselin**, inspecteur général en retraite ;
ajouter : « *Cotisation rédimée* ».

Rectifications d'adresses

PONTS ET CHAUSSÉES

- MM. **Cauderan**, ingénieur ordinaire, 4, avenue de
Mirmont, Cauderan (Gironde).

Elèves-Ingenieurs

- MM. **Barillon**, 28, rue de l'Université, à Paris.
- Bénézit**, 40, rue du Rocher, —
- Bounisseau**, 46, rue Fabert, —
- Bouteloup**, 52, rue Saint-Placide, —
- Brossard**, 4, rue des Carmes, —
- Canel**, 16, rue Mayer, —
- Caquot**, 10, rue Bonaparte, —
- Chantre**, 50, rue des Ecoles, —
- Chauve**, 36, quai des Orfèvres, —
- Delande**, 4, rue de l'Université. —
- Epinay**, 39, rue du Clos-d'Orléans, à Fontenay-
sous-Bois.
- Fourault**, 4 ter, rue du Cherche-Midi, à Paris.
- François**, 19, avenue d'Eylau, —
- Freyssinet**, 56, rue de la Victoire, —
- Girard**, 77, boulevard Saint-Michel, —
- Hachon**, 9, rue du Sommerard, —
- Hermann**, 6, cité de l'Alma, —
- Lefebvre**, 23, avenue Victor-Hugo, —
- Lippmann**, 20, rue Chaligny, —
- Lutton**, 88, avenue de Suffren, —
- Maître-Devallon**, 14, rue Bleue, —
- Maroger**, 7, rue de Lille, —
- Michel**, 58, rue Jacob, —
- Ott**, 9, rue Mayet, —
- Pellarin**, 56, boulevard Montparnasse, —
- Rocheray**, 3, rue Bonaparte, —
- Schwob**, 7, rue Thénard, —
- Seignobos**, 1, rue Vauquelin, —
- Soulassol**, 79, rue Gay-Lussac, —
- Tarnier**, 11, rue Dupuytren, —
- Thévenot**, 9, rue de l'Université, —
- Thiollière**, 9, rue de l'Université, —
- Varvier**, 73, boulevard Saint-Germain, —

II

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 28 Janvier 1905

PRÉSIDENTE DE M. GUINARD

En ouvrant la séance après le vote pour le renouvellement d'un tiers du Comité, M. le président donne connaissance du dépouillement du scrutin

Ont obtenu :

- MM. **BOUTTEVILLE**, 287 voix ;
- PAVILLIER**, 286 voix ;
- DELAFOND**, 284 voix ;
- MOUSTIER**, 282 voix ;
- LE CONTE**, 279 voix ;
- BORY**, 272 voix.

Le nombre des suffrages exprimés étant de 290, sur lesquels il y a eu 2 bulletins nuls, les six candidats sont proclamés membres du Comité pour les années 1905, 1906 et 1907.

M. REGIMBEAU, trésorier sortant, rend compte de sa gestion dans les termes suivants :

Les comptes de l'an dernier se sont soldés par la constitution d'un fonds social de 2.000 francs (produit des cotisations rédimées) et d'un fonds de réserve de 2,040 fr. 25 (excédent des recettes sur les dépenses annuelles).

Les résultats de l'année 1903-1904 sont encore plus brillants puisque le fonds social s'est accru de 500 francs et que les bénéfices de l'exercice se sont élevés à la somme de 3,494 fr. 83 à ajouter à notre fonds de réserve.

Ces chiffres s'établissent comme il suit :

Le nombre des adhérents au 1 ^{er} novembre 1903 (commencement de l'année sociale était de	629
Le nombre des membres qui se sont fait inscrire depuis cette date jusqu'au 31 octobre 1904 (clôture de l'exercice) a été de	17
Total.	<u>646</u>

Mais un membre est mort dans l'année avant d'avoir payé le montant de sa cotisation ; de plus un membre, résidant hors de France, n'a pas encore effectué son versement, soit à défalquer : deux cotisations, plus six cotisations entièrement rédimées, soit en tout huit cotisations, en sorte que le nombre des

recouvrements effectués a été de 638, se décomposant comme suit :

1 cotisation entièrement rédimée	300 fr.	} 500 fr.
2 cotisations partiellement rédimées	200	
312 cotisations annuelles à 15 francs	4.680	} 7.680
277 cotisations annuelles à 10 francs	2.770	
46 cotisations annuelles à 5 francs	230 fr.	
638 cotisations, auxquelles il y a lieu d'ajouter : 1 cotisation arriérée de l'exercice précédent	15	
Soit un total de recettes de		<u>8.193 fr.</u>

dont 500 francs à verser au fonds social conformément à l'article 17 des Statuts et 7,693 francs à verser aux produits de l'exercice courant.

Ces produits se sont élevés en totalité à la somme de 9.790 fr. 38

Savoir :

Produit des cotisations annuelles	7.695 fr. 00
Recettes diverses	232 38
Abonnements collectifs	1.863 00
Total égal	<u>9.790 fr. 38</u>

D'autre part, les dépenses se sont élevées à 6,295 fr. 55.

Savoir :

1 ^o Frais généraux d'administration	1.389 fr. 80
2 ^o tournées	1.038 70
3 ^o réception en France d'Ingénieurs étrangers	(neant)
4 ^o dîners périodiques des Ingénieurs	98 45
5 ^o publications de l'Association	1.214 95
6 ^o abonnements collectifs	2.553 65
Total égal	<u>6.295 fr. 55</u>

en sorte que l'excédent des recettes sur les dépenses a été de

9.790 fr. 38 — 6.295 fr. 55 = 3.494 fr. 83

représentant le bénéfice de l'exercice à verser au fonds de réserve, conformément à l'article 18 des Statuts.

Nous vous proposons de vouloir bien approuver ces comptes. Nous vous rappelons d'ailleurs que, conformément aux termes de l'article 23 du Règlement, les sommes versées tant au fonds social qu'au fonds de réserve devront être placées au nom de l'Association, en rentes sur l'Etat, en obligations de chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat ou en obligations du Crédit foncier.

M. RABUT, au nom de la Commission de vérification des Comptes (composée de MM. Séjourné, Lefebvre et Rabut) fait connaître que cette commission a vérifié l'encaisse et constaté la parfaite régularité des écritures. Sur sa proposition et à l'unanimité

les comptes sont approuvés et des remerciements sont votés à M. REGIMBEAU et à l'agent comptable M. MAILLOT.

M. le président fait connaître que beaucoup de camarades se préoccupent, à juste titre, de la question de la révision des frais fixes posée dans le rapport de M. Sibille à la Chambre des Députés sur le budget des Travaux Publics.

Après un échange d'observations, l'assemblée décide unanimement qu'elle s'en rapporte au Comité pour agir en temps utile en vue d'obtenir une solution équitable et aussi favorable que possible aux intérêts des ingénieurs.

La séance est levée.

III

COMPOSITION DU COMITÉ
Pour 1905

	Expiration du mandat. fin
<i>Président</i> : M. Guinard	1905
<i>Vice-Président</i> : M. Delafond	1907
<i>Secrétaire</i> : M. Rabut	1905
<i>Secrétaire-Adjoint</i> : M. Godard	1906
<i>Trésorier</i> : M. Lefebvre	1906
<i>Délégué aux tournées</i> : M. Séjourné	1905
<i>Membres :</i>	
MM. Armand	1906
Balling	1905
Bory	1907
Boutteville	1907
Fontaine	1905
Le Conte	1907
Leprince-Ringuet	1906
Monestier	1907
Pavillier	1907
Quinette de Rochemont	1906
Tourlay	1906
Vicaire	1905

IV

DINER DU 17 AVRIL 1905

Le dîner organisé par le Comité pour le 1^{er} avril a eu lieu au restaurant Lavenue.

Cinquante-deux camarades y assistaient.

M. le Ministre des Travaux publics, invité

par le Comité à présider cette réunion, n'a pu accepter pour cette fois à cause de son deuil récent, mais il a bien voulu faire connaître au Comité son acceptation pour l'année prochaine.

V

TOURNÉE DU 1^{ER} SEMESTRE

Dans sa dernière séance le Comité a étudié la tournée de Tunisie demandée par quelques camarades.

Pâques est très tard cette année, donc aussi les sessions des Conseils généraux. La tournée ne pouvait commencer que le 8 mai. Or avec un itinéraire très tendu, il faut compter de Marseille à Marseille, 15 jours : la tournée ne pouvait donc être terminée avant les premières grandes chaleurs.

De plus, les ingénieurs de Tunisie sont, pendant le mois de mai, pris par les Conseils de la Colonie.

Dans ces conditions, le Comité a décidé de remettre à plus tard une tournée en Tunisie et d'organiser pour la première quinzaine de juillet une tournée sur les très intéressants travaux exécutés par le camarade Harel de la Noë dans les Côtes du Nord.

A cette visite de travaux, on pourra sans doute joindre une excursion au Mont Saint-Michel.

Cette tournée, qui s'effectue en ce moment, a réuni 88 adhérents, y compris 10 femmes ou filles de sociétaires.

VI

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

DISCUSSION DU BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

(EXERCICE 1905)

Séance du 9 février 1905

La discussion générale a eu lieu à la séance du 5 février 1905.

Nous donnons ci-après le compte-rendu résumé, avec des extraits *in-extenso* des parties les plus importantes.

M. Edouard Vaillant demande qu'à l'avenir on augmente les crédits de grosses réparations ; il insiste pour que le programme des Travaux de l'Etat dans chaque campagne soit concerté avec les Départements et les Communes, en vue d'abréger les chômages. Comme Député de la Seine, M. Vaillant demande un relèvement de la contribution de l'Etat à l'entretien du pavé de Paris ; il réclame la mise à exécution des travaux relatifs au canal de l'Ourcq. Enfin M. Vaillant demande au Ministre des Travaux Publics de créer en commun avec le Ministre du Commerce, une *Commission de prévention des accidents*, où siègeraient, avec les techniciens ingénieurs et hygiénistes, des délégués des industriels et des syndicats ouvriers.

M. Gauthier, ministre des travaux publics. Messieurs, comme rapporteur, au Sénat, je me suis élevé maintes fois contre l'insuffisance des crédits affectés aux travaux. Le ministre des travaux publics se rappellera les efforts qu'il a faits au Sénat en qualité de rapporteur pour obtenir l'augmentation de ces crédits. Il insistera dans ce sens l'année prochaine auprès du ministre des finances.

Pour les travaux des communes et de l'Etat, si M. Vaillant le veut bien, je prendrai la question au point où M. Maruéjols l'a laissée. Si M. Vaillant veut en conférer avec moi, je serais heureux de collaborer avec lui à la solution de cette question.

En ce qui concerne le pavé de Paris, il y a longtemps qu'une commission devait fonctionner pour solutionner cette question. Il paraît que la commission s'est réunie très rarement. Je prierai M. le Préfet de la Seine d'en presser la prochaine réunion, afin de préparer la solution que nous attendons tous.

En ce qui concerne le canal de l'Ourcq, il a pris dans le programme de 1903 un rang tout spécial. L'amélioration de ce canal est subordonnée à des travaux préalables qui doivent être faits par la ville de Paris. J'insisterai auprès de M. le Préfet de la Seine pour qu'il prenne les mesures nécessaires en vue de ces travaux préalables.

En ce qui touche le métropolitain, le ministre des travaux publics a en effet un droit de contrôle sur son exploitation. M. Vaillant a appelé mon attention sur la nécessité d'installer dans le métropolitain, comme sur tous les chemins de fer français l'attelage automatique. La commission des inventions a donné un avis favorable à ce genre d'attelage. Le lendemain du jour où j'ai pris possession du ministère des travaux publics, j'ai moi-même assisté à une expérience qui m'a paru très concluante. Le comité technique, dans une de ses sous-commissions, doit donner un dernier avis. J'espère qu'il sera favorable. Dès que je serai en possession de cet avis, j'imposerai à toutes les compagnies la construction immédiate de ces appareils d'attelage automatique. (*Très bien ! très bien !*)

Quant à la commission de prévention des accidents, peut-être entrerais-je plus tard dans la voie que me trace M. Vaillant, mais je ne le lui promets pas pour l'instant, pour la bonne raison qu'il y a un comité

technique et une commission spéciale pour les accidents.

Quoi qu'il en soit, j'étudierai la question, et je serai très heureux si je peux donner satisfaction à la demande de l'honorable M. Vaillant. (*Très bien! très bien!*)

M. Jean Bourrat demande que le Gouvernement hâte le vote de la proposition de loi Berteaux sur les travaux des agents des chemins de fer.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. Il s'agit je crois de la proposition de loi Berteaux. Cette proposition, vous le savez, votée une première fois par la Chambre, a été amendée par le Sénat. Votée de nouveau par la Chambre, elle est aujourd'hui soumise pour la seconde fois au Sénat. Elle a fait l'objet d'un rapport de M. Godin. Au cours du va-et-vient qui s'est établi entre les deux Assemblées, le ministre des travaux publics a institué une commission extraparlamentaire chargée de déterminer les conséquences financières de cette loi. Cette commission s'est réunie sous la présidence de M. Guieysse. Elle s'est divisée en deux sous-commissions, l'une chargée d'étudier les conséquences financières des conditions du travail, l'autre les conséquences financières des retraites. La première est sur le point de déposer son rapport; quand à la seconde, celle des retraites, nous avons les renseignements suffisants pour conclure, en ce qui concerne les compagnies de l'Est, du Nord et du Midi; les autres compagnies ne se sont pas prononcées. Pour peu qu'elles tardent encore, nous pourrions utiliser les renseignements fournis par les trois premières compagnies et le rapport de la commission pourra dès lors être déposé.

M. Bourrat me demande si je suis prêt à faire voter par le Sénat le projet du syndicat d'entente. J'avoue qu'étant au ministère des travaux publics depuis dix jours seulement, je n'ai pas pu encore étudier la question; il me semble qu'il s'agit là d'un projet transactionnel permettant d'aboutir immédiatement. M. Bourrat m'a dicté pour ainsi dire ma réponse; je l'en remercie. Il connaît mes sentiments pour les ouvriers et employés de chemins de fer comme pour tous les ouvriers.

Je ferai tous mes efforts pour que le projet aboutisse dans le plus bref délai. (*Très bien! très bien!*)

M. Sénac développe un programme de Travaux Publics, préconise l'exécution par l'Etat d'œuvres vraiment nationales, Paris port de mer, le canal des Deux Mers, Lyon port de mer, en laissant aux départements ou aux Villes le soin d'exécuter les travaux de canaux ou de rivières d'intérêt local; M. Sénac indique les ressources qui permettraient d'entreprendre de suite ces grands Travaux: droits de péage sur les canaux, 40 millions par an; 80 millions obtenus en arrêtant les

constructions de chemins de fer, les lignes qui restent à construire étant en réalité des lignes d'intérêt local, à exécuter par les Départements; enfin 60 millions, en arrêtant la construction des canaux secondaires, considérés également comme travaux d'intérêt local; en tout 180 millions.

M. Ferdinand de Ramel se plaint des tarifs appliqués au transport des charbons du bassin houiller du Gard à destination de Marseille.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. Je regrette que M. de Ramel ne m'ait pas prévenu de la question qu'il désirait me poser, j'aurais pu lui faire une réponse nette et précise; il comprendra que je ne puis le faire à l'heure actuelle. Quoi qu'il en soit, je prends l'engagement d'étudier très rapidement la question pour la faire aboutir dans le plus bref délai possible.

Dans cette occasion comme dans toutes celles qui se présenteront, j'userai de toute mon influence morale pour peser sur les compagnies afin d'obtenir d'elles les tarifs les plus profitables à l'industrie et au commerce français. (*Très bien! très bien!*)

M. Plichon se plaint de la diminution qu'a subie depuis quelques années la dotation des travaux publics, dont 27 0/0 sont absorbés par les dépenses du personnel, laissant seulement 73 0/0 pour les travaux proprement dits. Il montre notre situation inférieure à celle de l'Angleterre et de l'Allemagne qui développent activement leur outillage national.

M. Bouveri demande que le Gouvernement hâte le vote de la loi relative aux délégués mineurs, et leur donne satisfaction au double point de vue de la participation aux caisses de secours et de retraite. M. Bouveri demande en outre que les délégués mineurs soient au moins 20 jours par mois occupés à la surveillance des mines. M. Bouveri donne des renseignements au sujet des accidents dans les mines et réclame une organisation préventive.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. Je ne puis mieux faire que de promettre de communiquer à M. Baudin, rapporteur du projet de loi dont a parlé M. Bouveri et cela aussitôt que possible, tous les documents dont il aura besoin, lorsqu'il me les réclamera.

En ce qui touche le projet de loi soumis au Sénat, dès que le budget sera voté par la Chambre et que j'aurai reconquis ma liberté, je tâcherai de m'en-

tendre avec M. Savary, le rapporteur dudit projet, pour demander à M. le président du Sénat de l'inscrire à l'ordre du jour, aussitôt après la loi sur le service de deux ans.

Quant aux plaintes formulées par M. Bouveri, j'ai pris une note exacte des indications qu'il m'a fournies et je donnerai les instructions nécessaires pour remédier aux défauts d'aménagements de l'exploitation houillère qu'il vient de signaler. *(Très bien ! très bien !)*

M. le Gentil demande que le ministre prescrive aux Compagnies l'accrochage automatique des wagons, pour faire disparaître une cause importante d'accidents.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. J'ai fait connaître à la Chambre, au début de la séance, l'état de la question. J'ai rappelé que la commission d'expériences, qui est une sous-commission du comité technique, a émis un avis favorable à l'appareil d'attelage Boirault.

Le comité technique s'est prononcé à son tour et a donné un avis tendant à faire l'expérience en grand sur tous les grands réseaux.

Il m'appartiendra de déterminer la signification du mot « grands ». Dès le premier jour, j'ai envoyé une circulaire aux compagnies, leur enjoignant d'appliquer l'attelage Boirault au plus grand nombre possible de wagons.

Il y a là un intérêt humanitaire de premier ordre, puisque tous les ans trois cents hommes sont victimes d'accidents résultant de l'accrochage des wagons.

Il est vrai que c'est une dépense de 35 millions, mais cette dépense sera supportée par sept compagnies, et elle peut être répartie sur un, deux, trois ou quatre ans.

Dans tous les cas, cet attelage peut à bref délai être appliqué à tous les wagons de marchandises, car si le comité technique a donné un avis très favorable en ce qui concerne les wagons de marchandises, il a fait des réserves expresses pour ceux des voyageurs.

Cela n'empêchera pas, puisqu'on tente une expérience en grand, de la faire à la fois sur les wagons de marchandises et sur les wagons de voyageurs ; c'est dans ce sens que j'écris aux compagnies. J'accepte donc le projet de résolution de M. Gentil. *(Très bien ! très bien !)*

M. Paul Constans demande l'amélioration du canal du Berry entre Montluçon et Aubigny et le doublement de la voie ferrée entre Saint-Florent et Montluçon.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. Le canal du Berry n'est pas compris dans le programme de 1903 et je me garderai bien de prendre un engagement formel à cet égard. Tout ce que je puis faire, c'est de promettre d'étudier la question.

En ce qui concerne la ligne de Bourges à Montluçon, je réponds à M. Constans que la compagnie accepte le principe du doublement de la voie pour trois lignes dont celle qui l'intéresse. Nous avons écrit dans ce sens aux conseils d'arrondissement et aux présidents des chambres de commerce de Bourges et de Montluçon qui nous avaient adressé des vœux relatifs à cette question. Il est inutile de vous dire que le ministre fera tous ses efforts pour exiger de la compagnie qu'elle tienne ses engagements. *(Très bien ! Très bien !)*

M. J. Thierry parle sur les tarifs ; il critique le tarif spécial G. V. n° 110, relatif aux bagages non accompagnés ; il demande à ce qu'on poursuive l'organisation des tarifs communs à la voie ferrée et à la navigation nationale ; il réclame en dernier lieu le fonctionnement du comité consultatif de la navigation.

M. le ministre répond qu'il entend ressusciter ce dernier comité et peut être le réorganiser.

MM. Ernest Roche, Paul Coutant et Jean Bourrat insistent pour le vote prochain de la loi sur la réglementation du travail et sur les retraites des ouvriers de chemins de fer.

Réponse de M. le ministre des travaux publics :

M. le ministre des travaux publics. Les paroles prononcées par M. Bourrat prouvent combien grandes ont été les difficultés auxquelles s'est heurtée la commission présidée par l'honorable M. Guieysse. Quoi qu'il en soit, je précise.

A l'heure actuelle, la sous-commission chargée d'étudier les conséquences financières des conditions du travail est prête à déposer son rapport — qui est rédigé, je crois — aujourd'hui même.

En ce qui concerne la sous-commission des retraites, M. Coutant a indiqué exactement la position de la question. On connaît les résultats pour trois réseaux. Il s'agira d'appliquer aux autres les résultats qu'on a trouvés pour ceux-là et de faire un rapport.

A l'heure actuelle, la commission extra-parlementaire est en même temps saisie du projet transactionnel, élaboré par le syndicat d'entente. La commission sénatoriale en est également saisie ; les deux études se poursuivent parallèlement.

Que puis-je faire en cette circonstance ? Je ne suis pas maître des décisions du Sénat, ni de celles de sa commission ; ce que je puis faire, c'est de demander à la commission avec la plus extrême énergie, d'activer ses travaux et je n'y manquerai pas. *(Très bien ! très bien !)*

Séance du 13 février 1905

M. le Président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

La Chambre s'est arrêtée jeudi dernier au chapitre 1^{er} du budget du ministère des travaux publics.

« Chap. 1^{er}. — Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 1,380,000 francs. »

Il y a un amendement de MM. Rudelle, Ferrette et Gauthier (de Clagny) qui tend à réduire ce chapitre de 100,000 francs.

La parole est à M. Rudelle.

M. Rudelle. Messieurs, l'année dernière j'ai eu l'honneur d'appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation du personnel de l'administration centrale de son département. Je viens renouveler ces observations à la tribune.

L'administration centrale de tous les départements ministériels doit être, en vertu de la loi, conforme à des décrets portant règlement d'administration publique. Le décret relatif à l'administration du ministère des travaux publics porte la date du 3 février 1898. Depuis 1895, c'est-à-dire depuis dix ans, tous les rapporteurs du budget du ministère des travaux publics se sont élevés contre des augmentations de personnel qui n'étaient justifiées ni en fait ni en droit. Je vous rappelle pour mémoire les rapports de MM. Krantz et de Lasteyrie en 1895 et 1896, Dulau en 1900, Aimond en 1902, Jumel en 1903, Gervais en 1904, qui tous se sont exprimés dans le même sens, et ont appelé l'attention des ministres qui se sont succédés dans ce département sur des augmentations de personnel injustifiées et injustifiables.

Lorsque le décret a fixé la composition du personnel, il a fait une très juste répartition du travail de l'administration ; ce n'est pas au moment où les travaux de l'administration centrale, par suite de la réduction de ce qu'on a appelé le plan Freycinet, ont été mis à la charge des compagnies de chemins de fer qui, par suite des conventions devaient en effectuer l'exécution, ce n'est pas à ce moment, dis-je, qu'il convient d'augmenter le personnel.

Aujourd'hui le rapporteur du budget, M. Sibille, dans son très intéressant rapport, fait la même observation que ses prédécesseurs ; l'abus devient une véritable illégalité.

M. le rapporteur estime que l'amendement que j'ai proposé à la Chambre et qui tend à une réduction de 100,000 fr. sur le chapitre est exagéré en ce sens qu'il ferait échec à des droits acquis et qu'il pourrait gêner le bon fonctionnement du travail à exécuter au ministère des travaux publics.

M. le rapporteur se borne à inviter la Chambre à faire une réduction de 7.000 fr. qui lui paraît suffisante comme indication pour ramener le personnel de l'administration centrale aux chiffres mêmes du décret de 1898.

Je n'ai pas d'objection à faire à la proposition formulée dans le rapport de l'honorable M. Sibille ; en reproduisant ici mes observations de l'année dernière, je constate purement et simplement que la situation n'a pas changé, qu'elle est abusive et illégale.

L'administration des travaux publics aura peut-être à reconstituer son personnel, conformément précisément au décret que j'ai cité ou à tel autre qu'il lui plaira de faire prendre en conseil d'Etat, mais actuellement, nous sommes évidemment en face d'une situation qui n'est pas régulière et qui doit être modifiée. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre voudra bien me permettre d'appeler en outre son attention sur un document fort intéres-

sant, je veux parler du rapport présenté par la cour des comptes sur l'exercice 1903, et qui nous a été distribué au cours de cette session.

A côté de certaines critiques formulées par la cour des comptes en ce qui concerne les frais de voyage des ministres des travaux publics, qui ne sont appuyés d'aucune espèce de documents justificatifs — je passerai très rapidement ; la théorie de la cour des comptes est absolue en contradiction avec la théorie du ministère sur ce point — et en ce qui concerne un conducteur de 1^{re} classe des ponts et chaussées qui se trouve bénéficiaire d'une allocation de 2,000 francs en sus de son traitement, ce qui constitue une véritable augmentation de traitement, alors que les traitements sont fixés par le décret du 7 novembre 1899 et ne peuvent être augmentés, ce qui constitue encore une irrégularité sur laquelle j'appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics, ce rapport signale un point beaucoup plus intéressant, relatif à des faits qui se sont passés dans le département de la Gironde. Dans ce département en effet un conducteur des ponts et chaussées a été condamné pour faux par la cour d'assises et ces faux, il les a pratiqués pendant un certain nombre d'années grâce au manque absolu de vigilance de ses chefs, les ingénieurs sous l'autorité desquels il était placé et de l'ingénieur en chef. Ces faux ne sont pas négligeables, puisqu'ils se sont élevés à une somme de 165,990 fr.

Voici comment s'exprime la cour des comptes à ce sujet ; le fait est assez intéressant pour être noté au passage :

« On sait que les conducteurs tiennent un carnet sur lequel ils doivent inscrire les mémoires des travaux et fournitures et que les certificats de paiement délivrés par les ingénieurs sont portés sur un registre intitulé : *Journal des certificats de paiement*, de même que les mandats sont successivement relevés et totalisés sur le *Journal des mandats*. Or l'instruction criminelle a fourni la preuve qu'aucun des mémoires et certificats, joints aux faux mandats, ne figurait sur les deux premiers de ces documents et qu'afin de ne pas éveiller l'attention par la mention répétée des noms des créanciers fictifs au profit desquels ils étaient délivrés, X... se bornait à inscrire ces mandats sur le journal, au nom de divers, au lieu de les porter pour leur montant réel... Il eût donc suffi d'un rapprochement des pièces falsifiées avec le carnet et le *Journal des certificats* pour constater qu'elles n'y figuraient pas... et que tous les totaux en étaient faux... Si la fraude a pu se continuer pendant de longues années, on doit en conclure que, pas une seule fois, dans l'intervalle de sept ans, il n'a été procédé à ces rapprochements et à ces additions. »

Il y a là évidemment un fait des plus regrettables, qui a eu pour conséquence un vol — car il n'y a pas moyen d'appeler les choses autrement — s'élevant à la somme très importante de 165,000 fr. et qui n'a pu avoir lieu que par suite d'un défaut de surveillance de la part des ingénieurs. Ce défaut de surveillance a seul permis à ce conducteur criminel de pratiquer ses agissements.

C'est pourquoi, à côté des observations générales que j'ai eu l'honneur de présenter et que je renouvelle en ce qui concerne la constitution du personnel de l'administration centrale, je prie M. le ministre des travaux publics — et je compte sur sa vigilance — d'inviter les ingénieurs en chef des départements à se

conformer rigoureusement aux indications qui leur sont données en ce qui concerne les vérifications mensuelles du carnet de paiement et du carnet de mandats, de façon que des faits de la nature de ceux que j'ai l'honneur de signaler ne puissent plus se reproduire. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs.*)

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

M. Gauthier (de l'Aude), *ministre des travaux publics.* Je prends note des faits que l'honorable M. Rudelle vient de porter à la tribune; je lui promets de les examiner de très près et de veiller, en tout cas, à ce que de pareilles défaillances et de tels manques de vigilance ne se produisent plus à l'avenir.

Quant aux observations d'ordre général que M. Rudelle a présentées, qu'il me soit permis de faire remarquer que depuis longtemps je les ai moi-même formulées en ma qualité de rapporteur. Je vous donne, messieurs, l'assurance que j'examinerai les cadres de l'administration centrale, je ne dirai pas unité par unité, mais avec une attention minutieuse, de façon à réduire le nombre des agents dans la mesure du possible. C'est pour cette raison que je prie M. Rudelle de retirer son amendement et que j'accepte la réduction de crédit proposée par la commission.

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

M. Rudelle. Les déclarations de M. le ministre me donnent toute satisfaction. J'avais moi-même indiqué à la tribune que je n'insisterais pas pour l'adoption de mon amendement tel que je l'avais présenté. La réduction proposée par M. le rapporteur me suffit; elle prouve que mes observations étaient absolument justes. (*Très bien!*)

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

M. Maurice Sibille, *rapporteur.* Messieurs, M. le ministre accepte la réduction de crédit proposée par la commission avec le sens, la portée et les conséquences précisées dans mon rapport. Je n'insisterai donc pas sur ce point, mais j'ai l'intention d'entretenir la Chambre de diverses questions relatives à la situation du personnel des principaux services du ministère des travaux publics.

Les agents des ponts et chaussées et des mines dans chaque département reçoivent du représentant du ministre de l'intérieur une direction politique et sont tenus de s'y conformer. Ils n'obtiennent pas toujours non seulement les faveurs, les distinctions honorifiques, l'avancement au choix, mais même l'avancement à l'ancienneté demandé par leurs supérieurs hiérarchiques, car les propositions faites en leur faveur doivent toujours être approuvées par le préfet. (*Mouvements divers.*)

C'est parce que j'ai constaté des injustices révoltantes, et que j'ai entre les mains la preuve d'abus de pouvoirs, que je crois pouvoir demander au nouveau ministre si, oui ou non, il renonce formellement et définitivement à des procédés de gouvernement que tous les républicains, autrefois, depuis les plus modérés jusqu'aux plus avancés, condamnaient et flétrissaient. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

La Chambre comprend donc que je vais être amené à lui présenter des considérations politiques; elle me permettra, je l'espère, de dépouiller pendant quelques instants ma qualité de rapporteur et, comme je n'ap-

partiens à aucun groupe, de parler librement, sous ma seule responsabilité, en mon nom personnel. (*Parlez! Parlez!*)

Chaque fois que des Assemblées républicaines ont rédigé des Constitutions, elles ont inscrit, parmi les droits auxquels on ne devait jamais porter atteinte, celui pour tout citoyen, quelles que soient ses origines, quelles que soient ses croyances religieuses ou ses opinions philosophiques, de s'élever par le travail et l'intelligence aux plus hautes fonctions de l'Etat. Relisez la Constitution de 1793; relisez la Constitution de 1848; vous y trouverez cette disposition: Tous les citoyens sont également admissibles à tous les emplois publics sans autre motif de préférence que leur mérite. Tel est l'idéal républicain. (*Très bien! très bien!*)

M. Jean Bourrat. Encore faut-il que des chefs réactionnaires ne rendent pas ce droit illusoire.

M. Albert Tournier. Le premier devoir des fonctionnaires, c'est de respecter la Constitution.

M. le rapporteur. Pourquoi ces interruptions? Je rappelle simplement les dispositions d'anciennes constitutions républicaines.

M. le comte du Périer de Larsan. On dirait que cela gêne!

M. le rapporteur. Le décret du 5 décembre 1870 a aboli le serment politique et un des premiers actes du Gouvernement de la Défense nationale a été de rendre aux fonctionnaires l'indépendance que l'empire leur avait enlevée. Cependant, après les déclarations de guerre aux institutions républicaines faites par la réaction menaçante le 24 mai 1873, des gouvernements républicains ont cru devoir exiger — et suivant moi ils ont eu raison — des fonctionnaires politiques un dévouement entier, absolu, ostensible, et de tous les autres fonctionnaires une correction irréprochable.

De 1878 à 1902 les ministres des travaux publics n'ont toléré aucun acte d'opposition à la République, aucune manifestation d'hostilité contre les membres du Gouvernement; mais ils n'ont pas scruté les consciences, et ils ont toujours respecté le secret du vote.

Cette réserve imposée à tous les ingénieurs, à tous les conducteurs, à tous les commis des ponts et chaussées et des mines, n'a jamais soulevé aucune protestation, car elle était absolument légitime. Pour la faire observer, les ministres ont souvent demandé des renseignements aux préfets sur l'attitude politique des fonctionnaires; quand des griefs d'ordre politique ont été formulés, par l'intermédiaire des chefs de service, les explications des intéressés, et, étrangers aux passions locales, ils ont jugé en toute justice, en toute impartialité et en toute loyauté. (*Très bien! très bien! au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. Tirard, ministre des finances, n'a-t-il pas admis dans nos grandes administrations les fils d'hommes bien connus pour leur hostilité à la République? M. Leygues, s'appuyant sur le rapport d'un inspecteur général de l'Université, n'a-t-il pas, en 1900, refusé à un préfet le déplacement de trois inspecteurs primaires?

Préoccupé de ne pas retomber dans les fautes de l'Empire, tous les ministres républicains, jusqu'en 1900, ont ordonné aux agents de l'Etat de ne pas se mêler aux polémiques locales.

C'est d'abord un ministre de la justice, M. Henri

Brisson, qui recommande en temps d'élections une neutralité absolue :

« Sous aucun prétexte, dit-il, dans aucun intérêt, je ne tolérerai des propos, des démarches ou des actes contraires à l'impartialité et à la réserve qu'imposent les fonctions judiciaires. Tout écart serait immédiatement réprimé. Les magistrats le comprennent au reste. Leur immixtion dans les luttes électorales ne pourrait qu'affaiblir la considération dont ils sont entourés. » (*Applaudissements au centre.*)

C'est un ministre des finances, c'est Sadi-Carnot, qui écrit au chef de bureau de son département :

« Les fonctionnaires du département des finances doivent se garder de toute immixtion dans les luttes électorales et dans les polémiques locales où ils pourraient compromettre l'autorité dont ils ont besoin pour remplir leur mission. »

C'est un autre ministre des finances, M. Magnin, qui, répondant à un député de la droite, le 10 juillet 1880, fait cette déclaration :

« Tout le monde est libre de vouloir servir le Gouvernement de la République, et je demande qu'on signale un agissement quelconque d'un ministre des finances qui, dans un moment d'élection, ait consenti à dire à un fonctionnaire : Votez de telle ou telle façon, faites de la candidature officielle. Nous ne demandons pas à nos fonctionnaires de faire de la candidature officielle. »

Telles sont les traditions libérales du vieux parti républicain, traditions libérales qui ont été un peu trop oubliées depuis quelque temps et qu'il était nécessaire de rappeler. (*Applaudissements au centre.*)

M. le comte du Périer de Larsan. C'était l'âge d'or !

M. le rapporteur. Quels changements, en effet, depuis deux ans ! M. Combes, en prenant le pouvoir, a posé des règles bien différentes de celles de ses prédécesseurs républicains.

M. Duclaux-Monteil. Autre temps, autres mœurs !

M. le rapporteur. Le 20 juin 1902 il a envoyé aux préfets une circulaire qui ne ressemble pas du tout à celles de MM. Henri Brisson et Sadi-Carnot.

« Il vous appartient — disait M. Combes aux préfets — d'exercer sous votre responsabilité une action politique sur tous les services publics.

» Leurs chefs, s'ils jouissent d'une sorte d'autonomie en ce qui concerne la tractation des affaires administratives, et relèvent à ce point de vue de leurs supérieurs hiérarchiques, ne sauraient oublier qu'ils ont l'obligation stricte de se conformer à votre direction politique.

» Je crois devoir ajouter que si, dans votre administration, vous devez la justice à tous sans distinction d'opinion ou de parti, votre devoir vous commande de réserver les faveurs dont vous disposez seulement à ceux de vos administrés qui ont donné des preuves non équivoques de fidélité aux institutions républicaines... » (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche. — Exclamations au centre.*)

« Je suis d'accord avec mes collègues du cabinet pour qu'aucune nomination, aucun avancement de fonctionnaire appartenant à votre département ne se produise sans que vous ayez été au préalable consulté. » (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Ainsi, ce n'est plus la correction irréprochable qui est recommandée aux ingénieurs, aux conducteurs et

aux cantonniers, c'est la collaboration à l'action politique des préfets et « aucune défaillance, dit la circulaire, ne doit être tolérée. Tous les agents seront désormais placés sous la surveillance des préfets ; les faveurs, les avancements au choix, et aussi les avancements à l'ancienneté dépendront des notes secrètes des préfets » (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Dejeante. C'est justement ce qu'il faut supprimer.

M. le comte du Périer de Larsan. Mais en attendant vous vous en servez !

M. le rapporteur. Avant M. Combes, deux autres ministres de l'intérieur avaient essayé d'embrigader tous les fonctionnaires en vue d'une action politique. Ecoutez cette circulaire confidentielle d'un ministre de l'intérieur :

« Vous donnerez aux candidats de l'administration toutes les facilités officielles et officieuses possibles. Les fonctionnaires dépendant des divers ministères recevront de leurs supérieurs l'invitation de seconder votre action. Ceux qui sont placés directement sous vos ordres vous doivent un concours actif et résolu. »

A l'extrême gauche. De qui est cette circulaire ?

M. le rapporteur. Vous demandez le nom avant d'approuver ! Vous êtes prudents et vous avez raison. (*Applaudissements et rires au centre et à droite.*)

Cette circulaire est signée du duc de Persigny et elle porte la date de 1852 ; c'est ainsi qu'on préparait les candidatures officielles de l'empire. (*Mouvements divers.*)

M. le comte du Périer de Larsan, ironiquement. Signée : « Combes », cette circulaire serait parfaite.

M. Albert Tournier. Mais c'est une interpellation !

M. le rapporteur. J'ai eu l'honneur de prévenir M. le président du Conseil, ministre des finances, des développements que je donnerais à ces observations.

A gauche. Nous regrettons qu'il ne soit pas présent.

M. le rapporteur. Je le regrette avec vous, mes chers collègues.

Je lis dans une autre circulaire du ministre de l'intérieur :

« Votre action ne saurait être contrariée par ceux qui représentent à un degré quelconque le Gouvernement. Les fonctionnaires de tout ordre sont unis au pouvoir qui les nomme et dont ils exercent la délégation par des liens qu'ils n'ont pas le droit d'oublier. Nous ne pourrions admettre l'hostilité d'aucun d'eux. Ceux qui ne craindraient pas de faire usage contre le Gouvernement de l'autorité même qu'ils tiennent de lui ne devraient espérer aucune tolérance ni compter sur aucune faiblesse. » (*Exclamations au centre.*)

Ainsi s'exprimait M. de Fourtou, ministre du 16 Mai, au mois de juillet 1877.

M. le comte du Périer de Larsan. Cette circulaire pourrait être signée de M. Combes. (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. Albert Tournier. Ceux qui protestent aujourd'hui n'ont pas, à l'époque, protesté contre les pratiques de M. de Fourtou !

M. le comte du Périer de Larsan. Nous protestons contre les pratiques de M. de Fourtou comme contre celles de M. Combes ; nous avons combattu M. de Fourtou plus que vous.

M. le rapporteur. N'êtes-vous pas frappés, messieurs, de la ressemblance entre les instructions ministérielles envoyées aux préfets en 1852, en 1877 et celles qui ont été envoyées en 1902 ?

M. de Persigny dit : « Les fonctionnaires dépendant des divers ministères recevront l'invitation de seconder votre action. » M. de Fourtou : « Votre action ne saurait être contrariée par ceux qui représentent à un degré quelconque le Gouvernement. » Et M. Combes : « Il vous appartient d'exercer une action politique sur tous les services publics. » C'est toujours la même pensée. (*Très bien ! très bien ! au centre.*)

M. Albert Tournier. Les amis de M. de Fourtou jouent la comédie de l'indignation. Nous ne pouvons le tolérer. (*Exclamations au centre.*)

M. le président. Ce qu'il est impossible de tolérer, monsieur Tournier, ce sont vos interruptions continuelles.

M. Albert Tournier. Je réponds purement et simplement aux sophismes de l'orateur, (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

M. le président. Monsieur Tournier, le régime parlementaire commande le respect du droit de tous nos collègues ; la tribune est ouverte à tout le monde, et c'est de là seulement qu'on peut parler. (*Très bien ! très bien !*)

M. Cuneo d'Ornano. L'extrême gauche ne proteste pas. Elle applaudit.

M. Albert Tournier. Je demande la parole.

M. Jean Bourrat. Je la demande également.

M. le rapporteur. Il paraît que citer des faits, c'est soutenir des sophismes ! Voilà où nous en sommes.

M. Charles Benoist. Très bien !

M. le rapporteur. Nous trouvons, nous, dans ces trois circulaires les mêmes principes, presque les mêmes mots ; et nous allons établir qu'elles ont produit les mêmes effets. (*Applaudissements au centre.*)

M. Cuneo d'Ornano. Il y a aujourd'hui l'hypocrisie en plus.

M. le rapporteur. La circulaire de 1902 a été suivie, comme celles de 1852 et de 1877, d'abus de pouvoir. Les préfets, invités à exercer une action politique sur tous les services publics, ont engagé les fonctionnaires à constituer des comités républicains ministériels, à en diriger les travaux et, contrairement à ce que recommandaient M. Henri Brisson et M. Sadi-Carnot, à se mêler aux polémiques locales. Plusieurs fonctionnaires ont pris l'initiative d'adresser à M. le président du conseil. Si M. Rouvier le désire, il en recevra également. Cela est sans importance. Mais d'autres, affichant des opinions très avancées, ont pris part à des manifestations publiques injurieuses contre des chefs de service, parfois même contre des ministres, si bien que M. Chaumié, dernièrement, était amené à faire cette observation : « Il est vraiment intolérable que des fonctionnaires quelconques, en une affaire quelconque, s'érigent en censeurs publics des actes de leurs chefs. » Quelques-uns sont entrés en relations avec des délégués des préfets ; ils ont fourni des renseignements sur leurs camarades et sur leurs chefs hiérarchiques, ils ont contribué à la rédaction des notes secrètes des préfets. Les rôles ont été intervertis et on peut se demander si vraiment la bonne marche des services n'en a pas souffert.

Certains fonctionnaires ont même essayé d'exercer je ne sais quelle pression sur les élus du suffrage universel et, dans un département de l'Est, un magistrat, oubliant la réserve que recommandait M. Brisson, un magistrat, président d'un tribunal et d'un comité électoral, a cru devoir adresser des remontrances à un député de la majorité ministérielle, à un radical socialiste, à un ancien ministre, qui, à tort ou à raison, passait pour ne pas approuver aveuglément tous les actes et toutes les déclarations du gouvernement. (*Exclamations au centre et à droite.*)

M. Duclaux-Monteil. Et le député a accepté cette situation ?

M. le rapporteur. Pouvons-nous consentir à être ainsi les prisonniers des fonctionnaires en mal d'avancement ? (*Très bien ! très bien ! au centre et sur divers bancs à gauche.*) Admettez-vous que le Gouvernement, suivant l'expression de M. Clémenceau, nous retienne dans des chaînes sous-préfectorales ? (*Très bien ! très bien ! sur les mêmes bancs.*)

Enfin — et ceci est plus grave — des agents ont pris part aux luttes électorales ; ils ont donné à des personnages politiques des facilités officielles et officieuses, suivant l'expression de M. de Persigny ; ils ont mis leur influence au service de tous les amis de la préfecture ; ils ont pris publiquement sous leur patronage des candidats et, dans ce pays, on a vu, on a revu la candidature officielle. (*Applaudissements au centre et à droite. — Protestations à gauche.*)

M. Duclaux-Monteil. La candidature officielle améliorée.

M. le rapporteur. Je trouve dans un arrêt du conseil d'Etat la preuve de ce que j'avance. Au mois de décembre dernier, le conseil d'Etat a constaté l'intervention de tous les fonctionnaires d'un canton dans des luttes politiques et une élection au conseil général de la Haute-Loire a été annulée comme entachée de candidature officielle. (*Applaudissements au centre.*)

Les fonctionnaires qui ont ainsi montré un zèle bruyant, qui ont organisé les candidatures officielles, en ont été, soyez-en sûr, largement récompensés.

Par contre, l'administration — c'est ici surtout que je veux appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics — a commis de véritables injustices à l'égard de ceux qui n'ont pas consenti à devenir des courtiers électoraux, qui sont restés en dehors des comités politiques, qui se sont renfermés dans leur rôle.

M. Combes, président du conseil, ministre de l'intérieur, avait recommandé à tous ses collègues de prendre en sérieuse considération les avis des préfets dans toutes les propositions intéressant le personnel. Mais les préfets connaissent rarement les candidats aux fonctions publiques, les conducteurs et les commis ; ils sont presque toujours obligés de demander des renseignements à des agents de la police secrète ou à ces volontaires de l'indication auxquels une circulaire du mois de novembre 1904 a donné officiellement le titre de correspondants administratifs, de délégués. Que recueillent-ils ? Des propos de concierges ou de fournisseurs, des appréciations d'hommes aigris par les luttes électorales, et parfois aussi d'abominables calomnies. (*Très bien ! très bien ! au centre et à droite. — Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur le rapporteur permettez-moi une observation...

sonnel, et non comme rapporteur, monsieur le président.

M. le président. Ne généralisez-vous pas un peu trop la discussion ? (*Non ! non ! au centre et à droite.*)

Permettez-moi, messieurs, d'achever ma phrase. Je demande à M. le rapporteur du budget des travaux publics, s'il ne généralise pas un peu la discussion spéciale du chapitre 1^{er} alors que nous avons clôturé la discussion générale du budget des travaux publics. (*Exclamations sur les mêmes bancs. — Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. Maurice Binder. On ne flétrira jamais assez les mouchards.

M. le Président. Je fais simplement appel à M. le rapporteur et je lui demande s'il ne croit pas devoir abrégé cette discussion. (*Très bien ! très bien ! à gauche. — Bruit au centre.*)

M. le rapporteur. Je ferai remarquer à M. le président que je ne parle pas comme rapporteur de la commission du budget, mais en mon nom personnel ; c'est certainement mon droit. (*Applaudissements au centre et à droite. — Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. le comte de Lanjuinais. Et vous parlez très bien.

M. Maurice Binder. Vous parlez au nom de tous les honnêtes gens.

M. le président. J'avais le droit et, je crois, le devoir de faire à M. le rapporteur cette observation ; il en tiendra le compte qu'il jugera convenable.

En tous cas, je prie tous mes collègues de vouloir bien l'entendre comme je les prierai d'écouter les orateurs qui lui succéderont à la tribune. (*Très bien ! très bien !*)

M le rapporteur. Il me paraît nécessaire, pour la bonne direction des services des travaux publics, que des explications soient fournies sur la valeur des notes des préfets. Je crois utile de rappeler ce que disait au Sénat, le 2 juillet 1901, M. Waldeck-Rousseau, président du conseil, ministre de l'intérieur.

« Le préfet a pris des renseignements sur des fonctionnaires ; il est bien évident qu'en cela il n'a pas excédé son droit. Je suis persuadé qu'en passant au crible des informations plutôt que des faits, des allégations qui échappent au contrôle, on arriverait à montrer que toujours il y a eu au point de départ, une toute petite parcelle de faits matériels et que cette parcelle a été, ensuite, maniée par des doigts habiles. Les actes les plus simples sont transformés en agissements coupables et sans rappeler ce que dit Beaumarchais du bruit qui va d'abord rasant la terre et grossit peu à peu, l'histoire de la plupart des dénonciations portées contre les fonctionnaires procède de la méthode que je viens d'indiquer. »

Eh bien ! messieurs, à partir de 1902, le ministre des travaux publics a accepté sans contrôle ces avis des préfets qui, trop souvent — d'après M. Waldeck-Rousseau — renferment des calomnies.

L'honorable M. Maréjols était animé d'excellentes intentions ; il a donné, je tiens à le déclarer, de nombreuses marques de sa bienveillance au personnel des divers services des travaux publics. Mais il pensait que les circulaires de M. le président du Conseil ne lui permettaient pas de vérifier l'exactitude des appréciations des préfets ; il n'a donc pas admis les intéressés à lui fournir des explications. Il a

reconnu aux préfets un droit de veto sur toutes les propositions faites en faveur des agents des travaux publics, même sur les propositions d'avancement à l'ancienneté.

Des erreurs ont été alors commises ; des exclusions ont été prononcées sans aucun motif et des droits méconnus.

Et pour apporter des précisions et des preuves, je vais citer quelques faits.

Un élève de l'École nationale professionnelle de Nantes se présente au concours ouvert pour des emplois de commis des ponts et chaussées ; il a dix-sept ou dix-huit ans, il n'a pas de passé politique, il appartient à une famille honorable, son père est conducteur des ponts et chaussées, ses professeurs donnent sur lui les meilleures notes. Cependant il n'est pas admis à subir les examens. Pourquoi ? Parce que son père a été dénoncé par un délégué comme hostile au Gouvernement... (*Exclamations au centre et à droite.*)

M. le comte de Lanjuinais. Et ces faits se passent tous les jours.

M. le rapporteur.... et son nom n'a été rétabli sur la liste des candidats qu'à la suite d'une démarche faite par notre honorable collègue, M. Roch, que je vois à son banc.

M. Roch. Il est bon de remarquer, mon cher collègue, que le préfet avait été mal informé, mais qu'à la suite de ma démarche il a reconnu l'erreur commise et l'a réparée.

M. Julien Goujon. C'est la condamnation du délégué.

M. Louis Boutard. Mais où est le ministre qu'on interpelle ?

M. le rapporteur. C'est M. le ministre des travaux publics, mon cher collègue ; je l'ai prévenu.

M. Julien Goujon. C'est le système que nous condamnons.

M. le rapporteur. Donc, un père de famille s'impose des privations pour donner à son fils une instruction assez élevée ; ce jeune homme consacre trois ans de sa vie à préparer des examens difficiles, il ne prend part à aucune manifestation politique, et quand vient l'heure du concours il est exclu par un préfet qui ne suspecte pas, veuillez bien le remarquer, ses opinions, mais celles d'un membre de sa famille ! (*Exclamations au centre et à droite.*)

M. de Boury. C'est révoltant.

M. Albert de Benoist. Et il en est de même partout.

M. le rapporteur. Tous les Français qui remplissent les conditions réglementaires d'aptitude et de moralité n'ont-ils plus le droit de prendre part aux concours publics ? Pourquoi exiger des futurs commis des ponts et chaussées des gages politiques qui ne sont pas demandés aux futurs ingénieurs ?

A gauche. Donnez des noms et des preuves ?

M. le rapporteur. Vous me demandez des preuves. N'avez-vous pas entendu un de nos collègues, membre de la délégation des gauches, confirmer ce que je viens d'avancer ?

M. Albert-Poulain. Monsieur le rapporteur, je ne discute pas le fait que vous apportez à la tribune. Mais, de ce côté de la Chambre (*l'extrême gauche*), nous ne saurions oublier qu'en 1894 et 1895, alors que les représentants du peuple révélaient des faits abominables, qu'ils signalaient les agissements pré-

factoraux, citaient des exemples de travailleurs mis en demeure d'avoir à se confesser ou de mourir de faim avec leur famille... (*Rires au centre et à droite.*)

M. Ernest Flandin (Calvados). Quand ? En 1815 ?

M. Riotteau. Est-ce une raison pour en faire autant ?

M. Albert-Poulain. Cela vous fait rire ? messieurs. Mais vous ne pouvez pas le nier...

M. le comte de Lanjuinais. Mais si !

M. Albert-Poulain. Vous ne pouvez pas nier l'évidence. Il y a eu des violences à froid, de misérables tortures infligées aux travailleurs... (*Interruptions à droite.*)

M. le baron de Boissieu. Et c'est ce système que vous défendez aujourd'hui !

M. Albert-Poulain. Lorsqu'en 1893, 1894, 1895, on venait apporter des faits comme ceux-là — vous pouvez relire le *Journal officiel* — on accueillait les orateurs avec des rires et des dénégations comme aujourd'hui.

M. Denis-Cochin. Parfaitement ! parce que ces assertions étaient inexactes.

M. Albert-Poulain. Nous ne nions point, nous, que l'administration, à toute époque, selon les impulsions gouvernementales du moment, ait répondu par des agissements de haine contre les défenseurs de telle ou telle doctrine. Vous aurez beau faire vous ne prendrez pas la place des premiers protestataires. (*Interruptions au centre et à droite.*)

M. Plichon. Il me semble que l'orateur aurait maintenant le droit de parler.

M. le président. L'orateur a permis cette interruption ; n'allongez pas l'incident en interrompant au milieu d'une interruption.

M. Albert-Poulain. M. Plichon, vous êtes trop aimable pour que je vous réponde. Dans cette Assemblée, il me semble que, lorsqu'avec la permission de l'orateur et du président un membre, à son banc, à la parole il devrait être interdit à des collègues de protester.

Tous les partis ont souffert de cet abus des notes secrètes et ils sont d'accord pour y mettre un terme. Ce sont surtout les fonctionnaires républicains qui ont eu à souffrir sous les ministères Constans, Dupuy et Méline de toutes les pratiques administratives employées contre eux à cause de leurs opinions. Vous aurez beau faire, vous n'effacerez pas ce souvenir. Vous prétendez aujourd'hui que les manœuvres dirigées autrefois par vos amis contre les républicains ne doivent pas être tolérées contre vos propres amis ; nous sommes d'accord et nous demandons de la loyauté. Laissez les adversaires de la République combattre la République, mais laissez les fonctionnaires républicains aimer la République. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur. Je me félicite de cette interruption de l'honorable M. Poulain. Il juge aussi sévèrement que moi les abus d'autorité ; il va donc se joindre à moi pour demander qu'on y mette un terme. (*Applaudissements au centre.*)

Si de nombreux candidats se présentent aux concours ouverts par l'administration, c'est que des arrêtés ministériels leur promettent un avancement régulier et normal.

Le 22 novembre 1902, M. Maruéjols prenait l'arrêté suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 1903, l'avancement dans le personnel des commis des ponts et chaussées aura lieu soit au choix, soit à l'ancienneté, dans la proportion des quatre cinquièmes à l'ancienneté et d'un cinquième au choix. La liste d'ancienneté comprendra dans le rang d'ancienneté tous les commis proposés pour l'avancement par les chefs de service. »

Les prescriptions de cet arrêté ministériel ont-elles été observées ? Non. Des commis présentés par leurs chefs de service pour l'avancement au choix et aussi pour l'avancement à l'ancienneté n'ont pas même reçu d'avancement à l'ancienneté. L'un d'eux a présenté au ministre de respectueuses observations : Pourquoi a-t-il dit, l'administration me refuse-t-elle tout avancement ? Le préfet critique-t-il mon attitude politique ? J'affirme que je suis républicain ; j'affirme n'avoir jamais pris part à une manifestation politique ; je demande des juges.

La requête de ce commis des ponts et chaussées a été transmise au ministre des travaux publics par la voie hiérarchique et voici le rapport du chef de service :

« Par requête en date du 21 novembre, M. P... , commis de 3^e classe des ponts et chaussées, demande à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien rapporter la mesure par laquelle il a été exclu du mouvement d'avancement à l'ancienneté promulgué par arrêté du 17 septembre 1904. M. P... , qui est un excellent agent, a toujours été bien noté et je l'avais proposé en 1902 et 1903 pour le passage au choix. Le 1^{er} janvier 1904, il occupait le numéro 45 sur la liste par ordre d'ancienneté des commis de 3^e classe. La dernière promotion élevait à la 2^e classe 95 commis dont 76 étaient nommés à l'ancienneté. M. P... à qui ses notes avaient été communiquées, se croyait donc en droit d'être au moins compris parmi ces derniers. Il invoque l'esprit de la circulaire du 20 avril 1903 d'après laquelle aucun agent ne doit avoir sa carrière entravée sans qu'il ait été appelé à s'expliquer sur le jugement défavorable porté contre lui.

» J'estime qu'il y a lieu de la part de M. le ministre de prescrire une enquête dans laquelle M. P... serait informé des motifs qui ont dicté son exclusion et mis à même de faire valoir ses moyens de défense. »

On a demandé peut-être un nouvel avis au préfet, mais l'enquête sollicitée par ce fonctionnaire n'a pas été ordonnée et il n'a pas été admis à fournir des explications.

Et les commis n'ont pas été seuls à souffrir de ce régime de délation ; les plus modestes agents, des ouvriers, de simples manœuvres, ont été ainsi frappés. Dans un petit village, situé sur les bords de la Loire, un pêcheur travaillait douze ou quinze jours par an pour l'administration des ponts et chaussées, il gagnait 3 fr. ou 3 fr. 50 par jour. Un délégué le signale comme hostile au Gouvernement, sans du reste préciser aucun fait : Ordre du préfet au conducteur des ponts et chaussées de ne plus embaucher ce manœuvre, ce pêcheur, jugé indigne de gagner pendant quinze jours par an, à la sueur de son front, un malheureux salaire quotidien de 3 fr.

M. Bouhey-Allex. Nous voyons cela tous les jours. (*Applaudissements ironiques au centre.*) Oui, tous les jours les républicains sont boycottés d'une manière indigne. Les ouvriers républicains sont obligés d'envoyer leurs enfants dans les écoles congréganistes. (*Bruit.*)

M. le rapporteur. L'importance des services rendus à l'Etat n'a d'ailleurs mis aucun agent à l'abri de disgrâces imméritées. Il y a vingt ans, à Dunkerque, les dépenses d'entretien du port étaient très élevées : 4 fr. 10, 4 fr. 20, 4 fr. 50 par mètre cube dragué et transporté à deux milles en mer. A partir de 1884, les travaux sont exécutés en régie sous la surveillance d'un conducteur des ponts et chaussées, M. Breynaert. Le prix du mètre cube dragué et transporté à deux milles en mer tombe à 20 centimes ou plutôt à 30 centimes en tenant compte de l'amortissement du matériel.

Dans une étude sur l'établissement et l'entretien des ports, M. Evriaud-Desvergnès dit : « Il convient de répéter que les économies réalisées à Dunkerque doivent être attribuées pour une grande part à l'intelligence et au sens pratique avec lesquels les travaux ont été conduits par M. l'ingénieur Ribière et par M. le conducteur Breynaert dont nous avons déjà signalé les excellents services. »

Voilà donc un conducteur qui a fait gagner à l'Etat des centaines de mille francs, peut-être même des millions. L'année dernière, les ingénieurs et les inspecteurs des ponts et chaussées ont demandé pour lui la croix de la Légion d'honneur et l'avancement à l'ancienneté ou au choix. M. Breynaert, consacrant tout son temps à la surveillance de grands travaux ne s'est jamais occupé de politique ; mais élevé dans une école dirigée par des prêtres, il a des sentiments religieux et fréquente les églises. J'imagine que c'est son droit. (*Applaudissements à droite.*)

Mais un délégué l'a dénoncé comme réactionnaire et clérical et le préfet a émis l'avis qu'il ne fallait lui accorder ni distinction honorifique, ni avancement au choix, ni même avancement à l'ancienneté. Les représentants de la chambre de commerce de Dunkerque ont alors rappelé au ministre des travaux publics les services rendus au pays par ce sous-ingénieur. L'honorable M. Maruéjols a très justement fait remarquer au préfet du Nord que les actes de foi religieuse ne doivent être ni imposés ni interdits. M. le préfet du Nord a bien voulu tenir compte du désir exprimé par M. Maruéjols et a déclaré qu'il ne s'opposait plus à un avancement à l'ancienneté.

Grâce à cette condescendance préfectorale, le ministre des travaux publics a pu donner à un des meilleurs agents placés sous ses ordres, non pas la croix d'honneur demandée par les inspecteurs généraux, mais l'avancement à l'ancienneté.

A gauche. Eh bien ! alors ?

M. le rapporteur. Malheureusement le ministre a parfois rencontré des résistances invincibles ; dans certains départements les préfets et, derrière eux, les délégués ont entendu rester et, sont, en effet, restés maîtres de l'avancement.

En 1903, M. Warnier, sous-ingénieur de 2^e classe à Grandvilliers (Oise) était proposé par les ingénieurs et les inspecteurs généraux des ponts et chaussées pour l'avancement ; ayant le numéro 45 sur la liste d'ancienneté, il ne figure pourtant pas dans une promotion de soixante-dix. En 1904, il est le troisième sur la liste, il n'est pas compris dans une promotion de soixante-dix agents. Pourquoi cette exclusion ? Sa valeur professionnelle n'est pas contestée. Faut-il en fournir une preuve ? M. Cuvinot, inspecteur général honoraire des ponts et chaussées, sénateur républicain de l'Oise, me disait récemment :

« Je considère M. Warnier comme un conducteur d'un mérite tout à fait exceptionnel. Il a été proposé, il y a plusieurs années déjà, pour la croix de la Légion d'honneur. J'ai été fort surpris d'apprendre qu'on avait rayé son nom du tableau d'avancement ; j'estime qu'on a commis à son égard une véritable injustice. »

M. Henry Bagnol. La République ne peut pas ostensiblement décorer des réactionnaires.

M. le rapporteur. Notre collègue M. Haudricourt a confirmé ce que m'avait dit M. le Sénateur Cuvinot.

M. Haudricourt. Parfaitement.

M. le rapporteur. M. Warnier a cru devoir, s'appuyant sur les arrêtés ministériels, saisir le conseil d'Etat d'une réclamation. Qu'opposerez-vous à cette requête, monsieur le ministre ? Communiquerez-vous les notes secrètes du préfet à M. Warnier ? Permettez-vous à cet excellent sous-ingénieur de démontrer qu'il a été victime d'une calomnie ?

Les contrôleurs des mines n'ont pas été plus épargnés que les conducteurs des ponts et chaussées.

M. Bolo, contrôleur de 1^{re} classe, a rendu des services à la démocratie laborieuse, car depuis plusieurs années, il fait gratuitement des cours de chauffe. M. le président de la République, il y a deux ou trois ans, lui a remis à la Sorbonne les palmes académiques. Or, malgré les notes de ses supérieurs hiérarchiques, il ne peut obtenir, je ne dirai pas l'avancement au choix — je n'en parle pas — mais l'avancement à l'ancienneté.

J'ai demandé à l'administration de me dire quel était le nombre de toutes ces victimes de l'arbitraire préfectoral. L'administration a sans doute jugé ma question indiscrette, car elle ne m'a rien communiqué.

Je crois pouvoir affirmer que les oppositions à l'avancement sont rares à Paris où les renseignements sont demandés à des policiers professionnels, mais elles sont beaucoup plus fréquentes dans les départements où l'on s'adresse à des policiers amateurs. (*Très bien ! très bien ! au centre.*)

Avais-je tort de faire un rapprochement entre la période qui vient de s'écouler et celle qui a suivi le 16 Mai ? (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Léon Renault, attaquant les ministres du 16 Mai, disait, le 13 novembre 1877, à cette tribune : « On a ouvert dans tous les services publics, dans le service des ponts et chaussées et dans les services rattachés au ministère des finances, des enquêtes sur l'opinion des fonctionnaires. » M. Paris, ministre des travaux publics, protestait en ces termes : « C'est parfaitement inexact pour les ponts et chaussées. »

Eh bien ! ces enquêtes sur l'opinion des fonctionnaires que les ministres du 16 Mai n'osaient pas avouer, ont été faites publiquement par les soins de M. Combes, président du conseil, ministre de l'intérieur ; je vous en ai fourni la preuve.

A la suite d'incidents parlementaires sur lesquels nous n'avons pas à revenir, M. Combes a dû reconnaître lui-même que le régime de délation qu'il avait institué ou plutôt rétabli en 1902 devait être modifié.

M. Henry Bagnol. C'est un interpellation.

M. le rapporteur. Non, ce n'est pas une interpellation. Je demande à M. le ministre des travaux publics quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme aux procédés que j'ai signalés. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Henry Bagnol. J'espère qu'il répondra que si les fonctionnaires sont républicains, il les défendra.

M. le président. Monsieur Bagnol, vous n'avez pas la parole. Il faut savoir écouter même les opinions qui vous déplaisent. Je vous prie de garder le silence.

M. le rapporteur. M. Combes, dans la séance du 14 janvier, s'exprimait ainsi : « Le Gouvernement a fait plus que condamner le système de renseignements institué en 1901 ; il a répudié pour jamais les notes secrètes. En réponse à une question qui m'était posée, j'ai dit expressément que ce sont surtout les notes secrètes politiques qui devaient être bannies des dossiers des fonctionnaires. »

M. Carnaud. Il faudrait reviser tous les dossiers des fonctionnaires.

M. le rapporteur. A la séance du 27 janvier 1905 l'honorable M. Rouvier, président du conseil, a dit :

« Oh en serions-nous si, pour servir sa patrie correctement, il fallait être *in petto*, dans sa conscience, un ami du Gouvernement ? Jamais le Gouvernement n'a demandé rien de semblable. Il demande la correction dans le service, la loyauté, le dévouement ; jamais il n'est allé scruter les consciences. » (*Applaudissements au centre et à droite.*)

C'est là, monsieur le ministre, un langage auquel on ne saurait trop applaudir.

Quelle est la conséquence de ces déclarations ? N'est-ce pas le retrait immédiat de cette circulaire que je vous ai signalée, de la circulaire du mois de juin 1902 ? Les ingénieurs, les conducteurs et les commis auxquels on ne demandera plus que de la correction dans le service, de la loyauté, du dévouement ne vont-ils pas cesser de coopérer à l'action politique du préfet ? (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Jean Bourrat. Seuls, les chefs de services réactionnaires pourront coopérer ?

M. le rapporteur. Le Gouvernement nous promet la suppression des notes politiques secrètes. Mais alors M. le ministre des travaux publics communiquera aux agents les notes des préfets et les intéressés pourront, comme autrefois, fournir des explications par l'intermédiaire des chefs hiérarchiques.

En terminant, je prie M. le ministre des travaux publics de prendre sous sa protection tous ces conducteurs, tous ces contrôleurs, tous ces commis qui, quoique proposés par les chefs de service n'ont pas obtenu d'avancement à l'ancienneté ; de ne plus laisser les préfets sacrifier d'excellents agents de l'Etat aux rancunes des tyranneaux de villages et de s'établir seul juge du personnel placé sous ses ordres. Renoncez, monsieur le ministre, à ces procédés de gouvernement qui découragent les meilleurs serviteurs du pays et qui ne favorisent que les intrigants prêts à traverser tous les partis, (*Applaudissements au centre et à droite.*) — *Interruptions à l'extrême gauche.*

Admettez au concours tous les jeunes gens sans rechercher si les parents sont conservateurs ou socialistes. Exigez de vos fonctionnaires une correction irréprochable, mais ne scrutez pas les consciences.

Plus d'inquisition, plus de notes secrètes, plus de procès de tendance ! Rappelez aussi à tous les agents de l'Etat, suivant les recommandations de M. Brisson et de M. Sadi Carnot ; qu'ils ne doivent pas se mêler aux polémiques locales et aux luttes électorales. (*Très bien ! très bien !*)

Laissez passer sur ce pays un souffle de liberté ! Il ne faut pas — et c'est un républicain qui parle, un républicain qui a combattu l'empire et le 16 Mai — il ne faut pas qu'un membre de la droite puisse dire à M. Rouvier, l'un des 363, à son collègue, M. Etienne, l'ami de Gambetta, ce que Jules Ferry disait aux ministres du 16 Mai, à MM. de Broglie et de Fourtou : « Vous nous avez imposé tout un corps de fonctionnaires dont vous avez opprimé la conscience et abaissé la dignité. » (*Vifs applaudissements au centre et à droite.*)

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

M. Gauthier (de l'Aude), *ministre des travaux publics.* Je demande à la Chambre la permission de limiter la discussion aux faits qui concernent les travaux publics.

Avant de m'expliquer sur les diverses questions que M. Sibille vient de soulever, je tiens à me déclarer solidaire et responsable de toutes les décisions prises par mon honorable prédécesseur au ministère, M. Maruéjols. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Je n'ai d'ailleurs aucun mérite à le faire, car l'examen auquel je me suis livré des décisions signées par lui me permet d'affirmer qu'elles ont toutes été prises en complète connaissance de cause et dans un parfait esprit d'équité. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Vous n'attendez pas de moi, messieurs, que je discute toutes les espèces dont a parlé M. Sibille ; mais je crois devoir faire cette démonstration que M. Maruéjols, ministre des travaux publics a toujours exercé un droit qui lui appartient et qu'il l'a exercé conformément aux décrets et arrêtés ministériels qui règlent la matière.

M. Sibille a prononcé de gros mots : « abus de pouvoir ». M. Maruéjols, a-t-il dit, a commis un véritable abus de pouvoir en ajournant l'avancement de certains fonctionnaires...

M. le rapporteur. A l'ancienneté.

M. le ministre des travaux publics. C'est là-dessus, M. Sibille, que va porter ma discussion.

Il s'agit, en l'espèce, de l'avancement de commis, conducteurs des ponts et sous-ingénieurs. Or, par quoi est réglé l'avancement ? Il est réglé par le décret de 1851 qui porte organisation du corps des ponts et chaussées et aussi par des arrêtés pris par les différents ministres qui se sont succédé aux travaux publics. Je pourrais émettre la prétention que ces avancements sont réglés à l'heure qu'il est par le seul décret de 1851 et que tous les arrêtés ministériels qui l'ont suivi n'ont aucune valeur et ne peuvent prévaloir contre lui. Un décret, en effet ne peut être abrogé que par un autre décret ou par une loi, et je ne sache pas ni qu'un décret ait été rendu ni qu'une loi ait été votée dans ce sens. Or ce décret de 1851 n'impose aucune limitation à l'autorité ministérielle en fait d'avancement. Ce décret pose une seule condition, à savoir qu'un fonctionnaire ne pourra passer d'une classe à une autre que s'il a fait un stage déterminé, de deux ou trois ans par exemple, dans la classe immédiatement inférieure. Cette condition remplie, le ministre a tout pouvoir et nul n'a le droit de protester contre ses décisions.

Mais le décret de 1851 me fait la partie trop belle. Je renonce à me retrancher derrière lui.

M. Charles Benoist. Vous invoquez le décret de 1851 ?

M. le ministre. Il n'y en a pas d'autre.

M. Cuneo d'Ornano. Vous allez attrister l'extrême gauche si vous renoncez à un décret de 1831 ! *(Rires à droite.)*

M. le ministre. Je consens à me rencontrer avec M. Sibille sur le terrain où il s'est placé lui-même et à lui démontrer que, sur ce terrain même, la légalité et le droit ont toujours été du côté du ministre des travaux publics.

Quelle est la thèse que soutient M. Sibille ? C'est celle-ci : chaque fois qu'un fonctionnaire quelconque occupera sur la liste d'ancienneté un certain rang, ce fonctionnaire ne pourra pas recevoir son avancement avant que tous ceux de ses collègues qui occupent un rang plus élevé l'aient déjà reçu. De même aucun de ses collègues inscrit après lui ne pourra être avancé avant qu'il ne l'ait été lui-même.

Telle est la théorie de M. Sibille. Elle est contraire en tous points aux prescriptions des arrêtés ministériels dont je parlais tout à l'heure. *(Très bien ! très bien ! à gauche.)*

En effet, quels sont ces arrêtés ? Il en existe deux : celui de 1888, pris par M. Deluns-Montaud, et celui de 1890 pris par M. Yves Guyot. J'ajoute que l'arrêté de 1890 est la copie presque fidèle, sinon intégrale, de l'arrêté de 1888. Je sais bien que certaines modifications de détail ont été, depuis 1890, apportées à cet arrêté, mais celles-ci ne touchent en rien aux prescriptions relatives à l'avancement et les laissent subsister avec toute leur force.

Il faut savoir ce que dit cet arrêté et voici comment il est libellé : « La liste par ancienneté comprend, classés par ancienneté de grade les conducteurs de l'inspection en situation d'obtenir de l'avancement et dont les services sont satisfaisants. »

Quel est le sens de ce texte, sinon qu'un fonctionnaire n'aura pas droit nécessairement à l'avancement, parce qu'il aura passé un certain temps dans sa classe ou parce qu'il occupera un des premiers numéros sur la liste d'ancienneté de l'annuaire ? Dans ces conditions, l'avancement apparaît comme la récompense, la sanction des bons et loyaux services.

Je suis d'accord ici avec l'honorable M. Sibille et je dis avec lui que le ministre est le seul juge de la valeur et de la loyauté de ces services.

Cette règle ne peut être contestée, cette interprétation de l'arrêté de 1890 ne peut être mise en doute ; d'ailleurs s'il y avait la moindre hésitation sur la valeur de ma thèse, je ferais d'un mot tomber tous les doutes en rappelant que l'arrêté de 1888 portait cette disposition finale : « Les avancements sont accordés dans l'ordre d'inscription au tableau. » Or, cette disposition a été complètement supprimée dans l'arrêté de 1890, ce qui signifie que le ministre Yves Guyot, auteur de ce dernier arrêté, a nettement voulu montrer qu'il entendait considérer la liste d'ancienneté comme une indication et non comme une obligation. *(Très bien ! très bien ! à gauche.)*

C'est ainsi que je suis amené à dire que le ministre a agi dans la plénitude de son droit en ajournant certains avancements. J'ajoute qu'il en a usé avec une certaine modération et il suffit, pour s'en rendre compte, d'examiner les faits tels qu'ils se sont déroulés.

Pendant l'ensemble des années 1902, 1903 et 1904 — années pendant lesquelles M. Maruéjols était à la tête du ministère des travaux publics — 2.899 candi-

datés se sont présentés aux divers concours d'admission. Savez-vous combien de ces candidats ont été écartés sur ce nombre ? Exactement sept.

Ne voyez-vous pas que de pareilles décisions sont marquées au coin d'une très sage modération ? Je vais plus loin. Nous avons eu 1,036 propositions d'avancement durant cette même période. Les rapports des préfets demandaient 37 ajournements : le ministre en a prononcé exactement 19 ; ce qui indique, pour répondre à la théorie de M. Sibille et aussi à un mot que prononçait tout à l'heure l'honorable M. Jules Roche, que les préfets ne décident pas, qu'ils proposent et que c'est le ministre qui dispose.

En somme, en examinant ce chiffre, on voit que le nombre d'ajournements d'avancement a été dans cette période de trois années, d'environ 17 à 18 pour 1,000. Or, si nous considérons ce qui s'est passé auparavant, nous voyons, par exemple, qu'en 1887 il y en a eu 21 pour 1,000 et qu'en 1897, sous le ministère Turrel, il y en a eu 16 à 17 pour 1,000. Soit une moyenne pour les années 1887 et 1897 de 18 à 19 pour 1,000, supérieure au chiffre des ajournements décidés par M. Maruéjols. Mais il existe des chiffres plus concluants. Si l'on examine seulement les avancements à l'ancienneté pour les conducteurs et commis, on voit qu'en 1897, M. Turrel a ajourné 13 pour 1,000 des propositions d'avancement. M. Maruéjols en a ajourné 9 pour 1,000. Vous voyez donc, messieurs, que toutes les accusations qu'on porte contre le ministre d'hier des travaux publics, sont injustifiées. *(Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.)*

Ce qui me surprend, c'est que ce soit surtout à M. Maruéjols qu'on fasse ce reproche ; car nul ministre des travaux publics n'a fait davantage pour donner plus de garanties aux fonctionnaires de son administration contre les injustices et les erreurs possibles. En effet, n'est-ce pas M. Maruéjols qui, dès le 20 avril 1903, a fait paraître cette circulaire qui supprimait les notes secrètes et qui ordonnait la communication de toutes les notes aux fonctionnaires de son administration, chaque fois qu'ils se croiraient victimes d'un passe-droit. *(Très bien ! très bien ! à gauche.)*

N'est-ce pas M. Maruéjols qui a créé les conseils de discipline ? Le conseil de discipline se compose d'un cadre permanent d'ingénieurs ; mais chaque fois qu'un agent incriminé est appelé devant lui, des agents du même grade sont appelés à en faire partie. *(Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.)*

M. Fitte. C'est de la bonne démocratie.

M. le Ministre. Chaque fois que des agents comparaissent devant ce conseil de discipline, ils sont défrayés de tous leurs frais de déplacement. Ils ne sont entendus, condamnés ou absous qu'après avoir eu connaissance de tous les griefs qu'on a relevés contre eux.

Si je ne voulais économiser votre temps, messieurs, j'aurais plaisir à vous lire les circulaires de M. Maruéjols qui traitent de ces questions. *(Lisez ! lisez !)* Non ! je ne puis le faire, ce serait trop long. Mais ce que je tiens à dire ici, c'est qu'il serait très difficile de trouver dans les archives du ministère des travaux publics des documents qui s'inspirent de sentiments plus élevés et d'une plus haute bienveillance pour les agents de cette administration. *(Applaudissements à gauche.)*

Ceci dit, avant traité la question de droit il me reste à aborder le terrain politique sur lequel s'est placé M. Sibille.

Un événement malheureux m'a empêché d'être ici lundi dernier, à l'heure où le budget des travaux publics devait venir devant la Chambre. J'avais été saisi d'un projet de résolution de M. Georges Berry. M. Georges Berry invitait l'administration à ne plus faire d'avancement ni de nomination que sur les seules notes des chefs hiérarchiques. J'ai supposé que l'honorable M. Georges Berry voulait raver les préfets de la liste des chefs hiérarchiques. MM. Georges Berry et Sibille ne sont pas tout à fait d'accord sur ce point ; c'est entre eux question de nuance ; je crois bien cependant qu'ils ne sont pas loin de s'entendre. En effet, M. Sibille admet bien que les préfets donnent des notes, mais il veut que le ministre les écoute d'une oreille très distraite.

M. le rapporteur. Je demande qu'il les contrôle.

M. le ministre. M. Georges Berry accepterait bien ces notes, mais à condition que le ministre les écoute l'oreille fermée.

M. Georges Berry. Je demande surtout que ces notes soient communiquées aux intéressés, aussi bien les notes politiques que les notes des chefs hiérarchiques. Je ne demande pas autre chose.

M. le ministre. C'est déjà fait. Nous sommes donc d'accord.

Mais je rappelle que les préfets sont, dans les départements, les représentants du Gouvernement et de chacun des ministres, et que c'est par eux que la pensée, l'action et la direction gouvernementales se font sentir dans tout le pays.

Si certains directeurs ou chefs de service, ou leurs subordonnés ont quelque liberté, quelque initiative, quelque autonomie dans le règlement des affaires de leur ressort, il n'en est pas moins vrai qu'ils subissent et qu'ils doivent subir l'impulsion et la direction politique du préfet. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Georges Berry. Voulez-vous répondre nettement à cette simple question : Communiquerez-vous aux intéressés les notes des préfets ?

M. le ministre. Mais cela a fait l'objet d'une circulaire de M. Maruéjols. Par conséquent, ces notes et les autres seront toujours communiquées aux intéressés. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. le rapporteur. Je crois que vous faites erreur, monsieur le ministre. La circulaire de M. Maruéjols ne vise que les notes des inspecteurs généraux et des ingénieurs en chef.

M. le ministre. Je la compléterai, monsieur Sibille, si elle n'est pas suffisante. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. Alors vous me donnez complète satisfaction, monsieur le ministre, et je prends acte de votre promesse.

M. le ministre. Je ne fais pas ces déclarations à la légère. Concevoir les choses autrement, ce serait introduire l'anarchie au sein des services départementaux. Dès lors, pourquoi priver le préfet du droit de donner des notes sur les fonctionnaires de son département ?

M. le comte de Lanjuinais. Cela ne le regarde pas !

M. Audigier. Le préfet a autour de lui ses chefs de service.

M. le ministre. Ce serait contraire à tous les principes d'ordre gouvernemental, ce serait en outre inapplicable dans la pratique. Je suppose un département dans lequel les services de la voirie — puisqu'il s'agit du ministère des travaux publics — sont fusionnés. Ces services sont confiés à un ingénieur, à des conducteurs et à des commis qui sont les subordonnés du préfet. Et vous voudriez refuser au préfet le droit de donner des notes à ces fonctionnaires ? (*Dénégations sur divers bancs au centre.*)

Laissez-moi m'expliquer, messieurs. Je sais bien que M. Sibille, que M. Georges Berry lui-même, consentiraient à ce que le préfet donnât sur ces agents des notes techniques et professionnelles ; mais en fait, ce que certains ne veulent pas, c'est reconnaître au préfet le droit de donner des notes politiques.

M. le baron de Boissieu. Qu'est-ce que la politique a à faire en matière de travaux publics ?

M. le ministre. Mes honorables contradicteurs ne sont certainement pas de ceux qui pensent qu'on peut loyalement et fidèlement servir la République en la combattant. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Charles Benoist. Vous confondez toujours la République avec le ministère. (*Applaudissements au centre. — Murmures à gauche.*)

Mais c'est toute la question !

M. le ministre. Vous me répondez, monsieur Charles Benoist ; permettez-moi, je vous prie, de conduire ma discussion à ma manière.

M. le président. Monsieur le ministre, la Chambre toute entière vous écoute avec beaucoup d'attention et d'intérêt. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. ... Je professe une théorie toute contraire, à savoir que lorsqu'un fonctionnaire a l'honneur de servir la République, il lui doit tout son zèle, toute son activité et tout son dévouement.

M. Georges Galpin. Il faut qu'il soit un bon agent électoral ?

M. le ministre. Ce serait une chose singulière, en vérité, de voir des fonctionnaires prétendre servir la République en manifestant en toute occasion contre elle... (*Interruptions au centre et à droite.*) — Messieurs, je fais allusion aux pièces de mon dossier, vous le pensez bien — ... en se mettant en état d'hostilité permanente contre le Gouvernement et ses représentants et en s'insurgeant contre les lois votées par le Parlement. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. Charles Benoist. Je demande la parole.

M. le ministre. Je tiens à dire toute la vérité.

Et, puisque je suis à cette tribune, je tiens à dire très haut que ceux-là, parmi les fonctionnaires des travaux publics, manqueraient gravement à leur devoir qui comprendraient ce devoir autrement que ne le comprend le ministre qui est à leur tête. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche. — Mouvements divers.*)

Et afin qu'il n'y ait aucune équivoque sur mes sentiments, je déclare que lorsque j'aurai à donner un avancement ou à faire une nomination je tiendrai un très juste compte à la fois des notes professionnelles techniques des candidats et de la correction de leur attitude politique. (*Applaudissements à gauche. — interruptions à droite.*) Ce faisant, messieurs, je croirai remplir en conscience mon devoir de bon administrateur et de ministre républicain. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. le rapporteur. M. le ministre a bien voulu déclarer qu'il communiquerait aux intéressés les notes secrètes des préfets.

M. le comte de Lanjuinais. Ce n'est pas suffisant.

M. le rapporteur. Je prends acte de cette déclaration, qui me donne toute satisfaction et je remercie M. le ministre. (*Applaudissements.*)

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

M. Albert Tournier. M. le président de la Chambre ayant bien voulu m'inviter à développer à la tribune une interruption que j'avais lancée de mon banc, je m'empresse de déférer à cet appel pour renouveler ma protestation de la manière la plus catégorique. (*Mouvements divers.*)

S'il était besoin d'une excuse à mon intervention, M. le président peut la trouver dans l'observation qu'il n'a pu s'empêcher d'adresser lui-même du haut du fauteuil à M. Sibille en le rappelant à la question et au budget des travaux publics.

Si un mouvement d'indignation s'est produit sur ces bancs... (*l'orateur désigne l'extrême-gauche*) (*Exclamations à droite.*) Parfaitement! d'indignation!... en voici le motif : les républicains éprouvés de nos départements se demandent de qui véritablement on se moque dans cette enceinte. (*Mouvements divers.*)

Comment! les réactionnaires sont presque partout à la tête des administrations! (*Exclamations et applaudissements ironiques au centre et à droite.* — *Applaudissements à gauche*) ils sont les seuls protégés, et vous venez nous parler de persécutions et d'inquisitions! (*Oui! oui! à droite.*)

Je ne m'attendais nullement à monter à la tribune. Si je n'y avais été appelé à l'improviste par l'incident de tout à l'heure, j'aurais pu apporter à mon tour des documents intéressants. M. Sibille nous a lu un certain nombre de circulaires ministérielles, signées des noms de MM. de Persigny, de Fourtou...

M. le comte de Lanjuinais. Et de M. Combes!

M. Albert Tournier. ...et de M. Combes. (*Bruit à droite et au centre.*)

M. le président. Si j'ai empêché l'orateur d'interrompre tout à l'heure, c'est avec la certitude qu'il serait écouté à la tribune. (*Très bien! très bien!*)

M. Albert Tournier. Vous ne pouvez manquer de trouver extraordinaire, monsieur de Lanjuinais, que ce soient précisément ceux-là mêmes qui ont soutenu le régime cher à M. de Fourtou, qui manifestent sur les bancs de cette Chambre la plus bruyante et la plus large indignation contre les prétendus procédés tyranniques de M. Combes?

On parle de tous les côtés de fiches, de délégués administratifs. A cet égard, je puis vous citer deux exemples.

Je suis le représentant d'une circonscription, pays d'origine d'un général qui a protesté contre une des fiches qui le visaient. Le général d'Amboix de Larbont a été l'objet d'une mesure de la part du Gouvernement qui siège actuellement devant nous. J'approuve hautement cette mesure. M. le ministre de la guerre a droit à toutes nos félicitations : il a suivi en cette occasion, et il saura suivre en toutes les circonstances analogues les véritables traditions qui s'imposent à tous les gouvernements soucieux de leur défense en réprimant les manifestations anticonstitutionnelles, et je pense que le Gouvernement ne voudra pas se soustraire à

l'obligation corrélatrice non moins impérieuse qui lui incombe de défendre les fonctionnaires républicains. Le langage net et précis que vient de tenir à cette tribune M. le ministre des travaux publics nous rassure pleinement à cet égard.

Le général d'Amboix de Larbont a protesté dans les termes dont vous n'avez pas perdu le souvenir. De quoi se plaignait-il? La fiche le concernant le représentait comme un protestant très libéral et dévoué au Gouvernement qui l'avait poussé aux trois étoiles de divisionnaire. C'est pour repousser cette extraordinaire accusation de loyalisme qu'il a cru devoir rompre le silence, et c'est là-dessus que l'on a osé crier à la délation. Nous sommes en vérité d'étranges inquisiteurs! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

A droite. Enfin, il y a bien eu un délateur?

M. Albert Tournier. Je vais vous répondre. Aux dernières élections législatives, un officier du régiment, actuellement en garnison à Pamiers, est venu en uniforme lacérer publiquement les affiches du candidat républicain. Le jour du vote, contrairement aux prescriptions de la loi, il a pénétré dans la salle du scrutin et il en a été publiquement expulsé.

A-t-il été l'objet d'une mesure quelconque? Non!

M. le lieutenant-colonel Rousset. Le ministre de la guerre aurait dû le frapper.

M. Albert Tournier. Rassurez-vous. La seule mésaventure qu'il doive à cette équipée, est d'avoir été décoré des palmes académiques — sans doute les palmes du martyre — lors de la dernière promotion. (*Applaudissements à gauche.* — *On rit.*)

M. le lieutenant-colonel Rousset. Vous me permettez de croire que vous avez été mal informé.

M. Albert Tournier. Du tout. Les faits sont de la dernière exactitude, et nul républicain ne s'en est sérieusement ému. Alors pourquoi nous parlez-vous de persécution? M. le président et mes collègues peuvent comprendre maintenant le mouvement qui m'a porté à interrompre.

A droite. Est-ce sur le budget des travaux publics que vous parlez?

M. Albert Tournier. Certainement non; mais qui a donné l'exemple, sinon M. le rapporteur du budget des travaux publics? Il a étendu le débat dans des proportions telles qu'il aurait dû prévenir M. le président du Conseil. Car enfin c'était une véritable interpellation sur la politique générale qu'il paraissait développer. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur. Avant cette séance j'ai indiqué à M. le président du conseil les questions que j'avais l'intention de porter à la tribune; j'ai signalé à M. le ministre des travaux publics les faits que j'ai cités.

Soyez sûr que mon attitude a été absolument correcte et loyale. (*Applaudissements au centre.*)

M. Albert Tournier. Mon cher collègue, je ne blâme nullement votre intervention ni l'usage très légitime que vous avez fait de votre droit parlementaire. J'explique simplement ma présence à la tribune; je crois être dans mon droit. (*Approbatrice sur divers bancs.*)

Lorsque M. Sibille lisait ces circulaires et signalait les mécomptes survenus à des candidats évincés, j'avais présent à l'esprit le souvenir d'une lettre, cyniquement insolente, adressée, en 1868, par le

ministre des travaux publics de l'empire à un candidat. Je possède cette lettre; je pourrais en remettre l'original à M. Sibille comme document intéressant, destiné à calmer la délicatesse alarmée de nos collègues de la droite. Le ministre écrivait à peu près en ces termes à un candidat reçu le premier au concours des conducteurs des ponts et chaussées dans le département de l'Ariège : « Votre intelligence est grande, votre concours est extrêmement brillant, mais en dépit de vos notes excellentes et de votre mérite très réel, comme vous avez eu l'imprudence de parler dans un lieu public contre le gouvernement de l'empereur, je vous informe que vous ne pouvez faire partie de l'administration. » (*Mouvements divers.*)

Au centre. On fait aujourd'hui exactement la même chose!

M. Albert Tournier. Le malheureux dont la carrière fut ainsi brisée est mort depuis dans la plus extrême misère, sans avoir pu jamais obtenir de la République la moindre réparation.

Vadecard n'existait pas à cette époque ! Et ce sont les hommes qui ont soutenu ce régime odieux dont la France a fait justice qui manifestent aujourd'hui leur assourdissante indignation !

J'ai tenu à dire, de mon banc d'abord, du haut de la tribune ensuite, que nous ne sommes pas les dupes des jérémiades hypocrites et des lamentations intéressées de la réaction. Pour ma part je ne m'explique l'intervention de M. Sibille que par la mauvaise humeur, que je comprends très bien, qu'à dû lui occasionner le verdict du suffrage universel dans les élections d'hier où les nationalistes ont été battus à plate couture par de fermes républicains. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche. — Mouvements divers.*)

M. le rapporteur. Ce qui explique mon intervention, c'est que sous l'empire j'ai été victime de procédés semblables à ceux que je viens de dénoncer; c'est que au mois de juin 1867, un inspecteur d'académie m'a appelé à la Sorbonne et m'a dit : « Vous avez défendu avec une ardeur excessive un de vos camarades qui avait été, suivant vous, renvoyé injustement d'une institution; vous avez trop d'indépendance pour être fonctionnaire; je suis chargé de vous informer que quelles que soient vos notes d'examen vous ne serez pas admis à l'école normale supérieure. »

Malgré le temps écoulé, le souvenir de l'injustice dont j'ai souffert est toujours présent à ma mémoire; il n'est peut-être pas étranger à l'indignation que j'ai éprouvée en voyant, sous la République, des jeunes gens exclus, eux aussi, de concours ouverts pour des emplois de l'Etat. (*Applaudissements vifs et répétés au centre et à droite.*)

M. Albert Tournier. Les applaudissements de certains de nos collègues de droite indiquent qu'ils réprovoient absolument les pratiques de l'Empire, et je les en félicite. (*Très bien ! très bien à gauche !*)

M. le président. La parole est à M. Charles Benoist!

M. Charles Benoist. Messieurs, tout à l'heure il m'est échappé — et je m'en excuse — d'interrompre M. le ministre des travaux publics pour lui dire : « Vous confondez toujours la République et le ministère. »

C'est, en effet, cette confusion qui domine tous les débats auxquels nous nous livrons ici sur la question

de la délation et sur toutes les questions connexes à celle-là.

Oui, l'on confond toujours la République et le ministère; pour certains d'entre vous, messieurs, n'être pas républicain, c'est simplement n'être pas ministériel. (*Très bien ! très bien ! au centre.*)

Or, je le sais, depuis 1899, il semble que nous soyons arrivés à un régime d'extrême stabilité ministérielle. Est-ce un bien ou un mal? Nous l'examinerons dans l'occasion. Pour aujourd'hui, il suffit de constater le fait. Le ministère Waldeck-Rousseau avait duré trois ans, le ministère Combes en a duré presque trois; et pendant ces six années les fonctionnaires qui, au début, auraient pu avoir quelque hésitation, ont eu le temps de se faire une conscience ministérielle. (*On rit.*)

Mais le temps n'est pas très éloigné encore où, au contraire, les ministères n'avaient aucune espèce de stabilité, changeaient constamment, duraient six mois, quelque fois moins, paraissaient, disparaissaient et tombaient les uns sur les autres.

« Eli bien ! si par une aventure que je ne lui souhaite pas et que je ne souhaite pas à nous mêmes, nous revenions à ces temps d'extrême instabilité et de rapides métamorphoses, je demande à M. le ministre quelle serait alors la situation de ces malheureux fonctionnaires, obligés non seulement d'afficher, mais d'adopter à tout instant, et au hasard de la vie parlementaire, exactement les convictions du ministère qui serait sur les bancs du Gouvernement ?

Si donc vous avez le droit d'exiger de vos fonctionnaires une adhésion sincère à la République en général; au gouvernement républicain en général, aux institutions républicaines en général; si, d'autre part, vous avez le droit d'exiger d'eux la correction dans les services publics, correction politique et administrative, je dis que vous ne pouvez aller au-delà, et que leur demander d'être plus que de votre opinion, de votre nuance d'opinion, sur tous les sujets, de ne lire que vos journaux, et de vous servir à la manière d'une féodalité nouvelle, en temps de paix, hors des périodes électorales, et en temps de guerre, pendant les périodes électorales, c'est vraiment un abus de pouvoir. Si M. Sibille s'est servi de ce mot, monsieur le ministre, il n'est pas trop fort, et vous protesteriez en vain.

Je n'ajoute rien, mais je vous demande, monsieur le ministre, de déclarer, au moins pour votre compte, conformément à votre pensée, j'en suis sûr, qu'à chaque changement de ministère, les fonctionnaires ne seront pas forcés de changer d'état de conscience. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche. — Mouvements divers.*)

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

M. Jean Bourrat. Je tiens simplement à constater que jusqu'ici c'étaient les seuls députés de gauche qui avaient protesté au cours de diverses discussions contre les notes secrètes.

M. le comte de Lanjuinais. Ils ont bien changé depuis !

M. Jean Bourrat. J'ajoute que le ministère Méline est celui qui a le plus usé de ces notes. Tout le monde se rappelle l'incident de M. Turrel, ministre des travaux publics, et cependant M. Sibille soutenait ce ministère. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

A l'heure actuelle nous estimons que les paroles prononcées par M. le ministre des travaux publics

nous donnent satisfaction et nous sommes heureux de les enregistrer. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

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

M. le baron de Boissieu. M. le ministre des travaux publics nous a dit que les agents de son administration devaient recevoir des préfets leur direction politique. C'est là une parole qui demande quelque explication parce qu'elle pourrait donner lieu à un malentendu.

Je ne vois pas trop ce que vient faire, dans les travaux publics, la direction politique que les préfets ont à donner aux agents. J'aurais seulement compris, monsieur le ministre, que les préfets se contentassent d'exiger des agents des travaux publics la neutralité la plus complète en matière politique. En effet, la direction politique, cela va jusqu'à la conscience.

Je demande donc à M. le ministre si un agent de l'administration a le droit de voter contre le candidat officiel (*Bruits sur divers bancs à gauche*), car les paroles prononcées pourraient faire croire le contraire. Je serais heureux qu'il déclarât que la liberté de vote des agents de son administration est complète et qu'on n'exercera aucune pression sur eux.

À l'extrême gauche. Ne répondez pas, monsieur le ministre. (*Exclamations à droite.*)

M. le Baron de Boissieu. Comment ! Ne répondez pas ! Cette interruption est abominable. Je trouve étrange que vous, messieurs, qui vous prétendez les champions de la liberté et des idées généreuses, lorsque je pose à M. le ministre une question qui intéresse tous les partis en France, vous m'interrompiez en disant au ministre : Ne répondez pas. (*Applaudissements à droite.*)

Vous pourrez à la rigueur, monsieur le ministre, me répondre que le vote est secret et qu'en conséquence vous ne connaissez pas celui de vos agents ; mais vous savez fort bien que vos délégués administratifs, dont on ignore les noms, n'ont d'autre but que de renseigner les préfets sur la conduite privée des agents de l'administration, sur leurs fréquentations et sur leurs opinions intimes. Il leur est facile de pénétrer dans les familles, de savoir ce que dans l'intimité a pu dire tel ou tel agent et de connaître ainsi le sens probable de ses votes.

Je vous demande donc d'affirmer que le vote des agents de votre administration est libre et qu'ils ne seront pas inquiétés pour les bulletins qu'ils déposeront dans l'urne. Sinon, je proposerais qu'on leur enlevât le droit de vote. (*Applaudissements à droite.*) — *Mouvements divers.*)

M. le ministre des travaux publics. Ma réponse résulte des déclarations que j'ai apportées à la tribune. J'ajoute que j'ai toujours été et que je serai toujours l'adversaire de la candidature officielle. (*Vifs applaudissements au centre et à droite.*)

M. le baron de Boissieu. Je suis heureux de la déclaration de M. le ministre et j'en prends acte.

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

Je mets aux voix le chapitre 1^{er} :

« Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 1.380,000 fr. »

(Le chapitre 1^{er}, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 2. — Frais de voyages et de missions du ministre et du personnel de l'administration centrale, 5,000 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 3. — Personnel des

ingénieurs des ponts et chaussées, 3.893,000 fr. »

La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. Messieurs, si j'ai demandé la parole sur le chapitre 3, qui concerne le traitement du personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, ce n'est pas pour vous proposer une diminution du crédit porté à ce chapitre. Je me suis déjà expliqué à diverses reprises à cette tribune sur ce sujet ; je suis de ceux qui pensent que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées ne sont pas trop payés. Mais ce que j'ai déjà dit aussi à cette tribune et, ce que je tiens encore à répéter aujourd'hui, c'est qu'il y a dans ce chapitre des parties qui échappent absolument à la surveillance toute naturelle du parlement.

Le traitement des ingénieurs des ponts et chaussées se compose d'une partie fixe qui est le traitement fixe ; à cette partie s'ajoute un véritable traitement fictif qu'on appelle les frais fixes alloués aux ingénieurs des ponts et chaussées et qui sont variables suivant les fonctions qu'ils remplissent, suivant leur grade dans la hiérarchie administrative et suivant aussi qu'ils sont ou ne sont pas chargés d'un service départemental et d'un service de contrôle de chemins de fer.

La partie fixe du traitement des ingénieurs des ponts et chaussées est prévue dans la première partie du chapitre qui s'élève à 2,462,000 fr. ; la partie variable est prélevée sur les 1,384,000 fr. de frais fixes et l'autre partie est prise sur les subventions fournies par les départements dans lesquels les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés des services départementaux. Il convient enfin de signaler une nouvelle somme qui vient augmenter, elle aussi, les traitements de ces fonctionnaires lorsqu'ils sont chargés d'un service de contrôle de chemins de fer.

Il y a là, au point de vue de la sincérité budgétaire et du contrôle financier que la Chambre doit exercer sur nos finances, des pratiques auxquelles il faut mettre un terme. Je m'en suis plaint à diverses reprises et M. le ministre actuel des travaux publics ne l'ignore pas puisque nous avons été à la même époque, tous deux, rapporteurs du budget des travaux publics, lui au Sénat et moi à la Chambre et certainement il a eu entre les mains le rapport où j'ai signalé toutes ces difficultés. Je suis très heureux de le voir à la tête du ministère des travaux publics, précisément parce que je suis convaincu qu'il ne peut pas ne pas partager ma manière de voir.

Il est, en effet, impossible que nous admettions plus longtemps que des fonctionnaires de la République reçoivent des traitements qui ne sont pas absolument clairs et limpides, dont nous ne connaissons pas, nous membres du Parlement, la totalité exacte, et, de plus, que ces traitements échappent au contrôle de MM. les inspecteurs des finances et de la cour des comptes.

Si vous voulez bien examiner de quoi se composent les traitements de certains ingénieurs, vous verrez qu'une partie de leurs émoluments, celle qui provient des départements ou des frais de contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, échappe complètement à la vérification de la cour des comptes. Il y a là, selon moi, un abus qu'il faut faire cesser.

J'estime qu'il serait bien facile, une fois pour toutes, de faire de ces 1,384,000 fr., qui représentent les frais fixes répartis entre les ingénieurs, un partage

définitif qui créerait des postes meilleurs les uns que les autres, et qui permettrait ainsi de donner à certains ingénieurs des ponts et chaussées un avancement sans changement de classe. Cette mesure permettrait en outre — et j'insiste sur ce point essentiel — de faire effectuer, par les ingénieurs des ponts et chaussées, des versements en vue de la retraite, correspondant au total véritable du traitement qu'ils reçoivent. En effet, nous constatons ce fait extraordinaire — et je regrette de ne pas voir à son banc M. le ministre des finances, mais j'aperçois M. le directeur général, son bras droit, qui ne doit pas ignorer la question — nous assistons à ce fait extraordinaire que des fonctionnaires qui touchent un véritable traitement fixe ne versent pas sur la totalité de ce traitement.

On alloue 2,500 fr., par exemple, à un ingénieur qui débute, plus 1,500 fr. de frais fixes, soit au total 4,000 fr. et il ne verse la retenue pour la retraite que sur 2,500 fr. alors qu'il devrait verser sur le total de 4,000 fr., puisqu'il s'agit d'un véritable traitement. Il rentrerait de ce fait dans les caisses de l'Etat une somme considérable qui servirait à combler en partie le gouffre énorme des retraites civiles qui s'ouvre tous les jours dans le budget des finances.

Je prétends donc qu'on devrait faire cette totalisation et, en vue de la retraite, exiger le versement sur le total de la part des ingénieurs des ponts et chaussées.

On pourrait répondre, et l'un des commissaires du Gouvernement m'a déjà répondu dans une conversation privée : « Vous vous trompez : si les ingénieurs font des versements plus élevés, leur retraite sera également plus élevée... » — C'est notre conversation, monsieur Pérouse, que je reproduis ici. — « Le but ne sera pas atteint, au contraire ; la somme payée annuellement pour les retraites sera augmentée. »

Je réponds : Non ! pas tout à fait. Il est possible, en effet, qu'actuellement certains ingénieurs des ponts et chaussées n'arrivent pas au maximum de la retraite et l'objection est en partie fondée, mais le nombre de ces ingénieurs est assez restreint. Généralement les ingénieurs des ponts et chaussées arrivent à une retraite de 6,000 fr. égale aux deux tiers du traitement maximum qu'ils peuvent atteindre, car ils jouissent de ce que l'on appelle en matière de retraite « le traitement des deux tiers ».

Ils arrivent donc presque toujours au maximum de leur retraite. Mais quand même quelques-uns d'entre eux n'atteindraient pas ce maximum, il n'en est pas moins vrai que, si leurs versements étaient plus élevés, la différence entre ce versement et leurs retraites même majorées serait encore à l'avantage du Trésor.

Enfin nous aurions au moins atteint ce résultat, que les ingénieurs des ponts et chaussées, fonctionnaires de la République, soumis aux mêmes obligations que les autres fonctionnaires, seraient tenus, eux aussi, de verser en vue de la retraite, 5 p. 100 de la somme totale qui constitue véritablement leur traitement.

Je me rappelle que la cour des comptes a signalé, il y a quelques années, avec beaucoup de raison, le cas d'un professeur qui, outre son traitement, recevait une indemnité de 1,500 fr. comme maître de conférences, à la Sorbonne ou à l'école normale. Elle a relevé ce fait que le professeur n'opérait aucun

versement sur le supplément de 1,500 fr. qui lui était alloué comme maître de conférences, et elle a exigé qu'on l'astreignit au versement de 5 p. 100 sur ce traitement supplémentaire. Il doit en être de même pour les ingénieurs des ponts et chaussées.

J'ai demandé déjà et je demande encore aujourd'hui, puisque j'ai le plaisir de voir au banc des ministres un homme qui connaît la question et qui l'a étudiée à la même époque que moi, qu'on fasse cesser cette différence, que le traitement des ingénieurs des ponts et chaussées soit réglé définitivement, qu'il ne soit plus puisé à diverses sources de sorte que tout contrôle devient impossible. Actuellement ils reçoivent de l'Etat leur traitement d'une part, et, d'autre part des frais fixes plus ou moins considérables ; ils sont en outre payés par les départements à la fois comme agents voyers départementaux et comme chargés du contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Je demande qu'on fasse disparaître cette confusion, car tous ces traitements finissent par faire un total assez élevé ; il faut que nous puissions connaître la rémunération des ingénieurs des ponts et chaussées afin qu'ils soient exactement soumis aux mêmes obligations, quant à la retraite, que tous les autres fonctionnaires de la République française. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Jean Bourrat. L'année dernière, lors de la discussion du budget des travaux publics, j'avais demandé qu'on étudiât le moyen, lorsqu'il y a plusieurs bureaux d'ingénieurs dans une même ville, de les réunir en un local approprié pour recevoir ces divers bureaux. Les ingénieurs, en effet, reçoivent des frais fixes comprenant des frais de bureau payés sur le chapitre 3. Cette indemnité augmente leur traitement.

J'estime que l'Etat pourrait louer un immeuble où seraient installés tous les bureaux d'ingénieurs des ponts et chaussées et des mines dans la même ville. De cette façon, les archives ne seraient pas déplacées comme elles le sont aujourd'hui, chaque fois que l'ingénieur change de domicile. Il arrive fréquemment que ceux qui ont affaire dans les bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ne savent pas exactement où sont installés les nouveaux bureaux. Tout le monde y gagnerait ; les fonctionnaires placés sous les ordres des ingénieurs qui seraient mieux installés dans des bureaux plus aérés, les contribuables et l'Etat lui-même.

L'année dernière, M. le ministre des travaux publics, à qui j'avais adressé cette demande, me répondit : « Je ne vois aucun inconvénient à faire ce que vous me demandez partout où cela sera possible. »

Je crois savoir que cet engagement n'a pas été tenu ou du moins qu'on a fait peu de chose. Je demande qu'on donne à cette mesure la plus large étendue possible ; je reviendrai l'année prochaine à cette même tribune, s'il en est besoin, réclamer la même amélioration. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Pour répondre à l'observation de M. Bourrat — je répondrai tout à l'heure à celles de M. Jumel — je dois dire que l'administration est entrée avant même son intervention dans la voie qu'il indique.

Sous le ministère de M. Baudin on a centralisé au ministère des travaux publics tous les services du contrôle des chemins de fer. En outre une mesure analogue avait été prise dans certains services des ports de navigation intérieure. Cette mesure a été cette année réalisée dans les services créés à Saint-Quentin (canal du Nord) et à Marseille (canal du Rhône). Elle va être incessamment appliquée au service des ponts et chaussées dans une autre ville.

Je m'adresse maintenant à M. Jumel. M. Jumel se plaint de ce que l'on n'impose pas la retenue de 5 p. 100 aux ingénieurs sur leurs frais fixes.

Le conseil d'Etat consulté s'est montré défavorable à cette mesure. Le traitement des ingénieurs se compose de deux parties. Il y a d'abord le traitement proprement dit, puis les frais fixes qui représentent d'une part les dépenses de location des bureaux, d'autre part, les frais de bureaux et qui constituent enfin une augmentation du traitement.

Tout le monde, en effet, a été unanime à reconnaître que ce traitement est inférieur à ce qu'il devrait être.

Si on le relève de toute la portion des frais fixes dont parlait tout à l'heure M. Jumel, le versement de 5 p. 100 devra porter également sur cette portion. M. Jumel aura ainsi satisfaction et les ingénieurs seront payés comme il convient à leur dignité. J'entrerais dans cette voie dès demain.

En ce qui concerne les locaux occupés par les ingénieurs, je me propose, au fur et à mesure que les locaux actuels loués par les ingénieurs deviendront libres, de les faire louer directement par l'Etat : cette décision sera ainsi conforme au désir exprimé par M. Bourrat.

Restent les frais de bureau qui seront toujours les mêmes.

J'espère bien qu'au cours de cette année un décret sera rendu qui règlera toutes ces questions. (*Très bien ! très bien !*)

M. Jumel. Je remercie M. le ministre des travaux publics de sa réponse qui me donne satisfaction.

M. Jean Bourrat. Je prends acte des déclarations de M. le ministre des travaux publics.

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

M. le rapporteur. Au nom de la commission du budget, je désire présenter une observation à M. le ministre des travaux publics. Nous sommes tous d'accord, je crois, pour désirer qu'on augmente les traitements des ingénieurs des ponts et chaussées et qu'on diminue les frais fixes. Mais pour que la mesure n'impose pas des charges nouvelles au budget, il serait nécessaire de supprimer certains postes d'ingénieurs en chef et certains postes d'ingénieurs ordinaires qui ont été reconnus absolument inutiles par MM. les inspecteurs généraux.

MM. Jean Bourrat et Jumel. Parfaitement !

M. le rapporteur. Nous devons chercher à opérer des réformes sans augmenter les charges qui pèsent sur les contribuables. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. Je suis d'accord avec l'honorable rapporteur pour ne pas entrer dans la voie qu'il indique.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 3,893,000 francs. (Le chapitre 3, mis aux voix est adopté.)

M. le président. « Chap. 4. — Enseignement et école des ponts et chaussées, 232,000 fr. »

La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. Messieurs, à différentes reprises, et dans un but d'économie, j'ai demandé s'il ne serait pas possible de transporter tous les services de l'école des ponts et chaussées dans les bâtiments occupés par l'école des mines. Je n'entendais nullement aboutir ainsi à une fusion quelconque des deux écoles.

Je ne fais aucune difficulté pour reconnaître que leur enseignement est tout différent et que, par conséquent, il est impossible de les fusionner.

Pourtant certains cours professés soit à l'école des ponts et chaussées, soit à l'école des mines, sont à peu près identiques. La seule différence, c'est qu'ils sont faits d'une façon plus complète et à un point de vue à l'école des mines et d'une façon moins complète et à un autre point de vue à l'école des ponts et chaussées, et *vice versa*. Il serait, il me semble, facile de faire le cours le plus complet en même temps aux élèves réunis des deux écoles.

Vous n'ignorez pas, messieurs, que l'enseignement de l'école des ponts et chaussées est donné à un nombre d'élèves assez restreint. Chaque année dix ou quinze élèves sortent de l'école polytechnique pour entrer à l'école des ponts et chaussées ; les cours de cette école durant trois ans, c'est un total de quarante-cinq élèves appelés à remplir les fonctions d'ingénieur de l'Etat.

A ces élèves viennent se joindre un certain nombre de jeunes gens qui veulent devenir soit conducteurs des ponts et chaussées, soit ingénieurs civils ou ingénieurs dans les compagnies de chemins de fer, et enfin d'autres jeunes gens qui veulent conquérir à l'école le grade de sous-ingénieurs des ponts et chaussées. Le total des élèves ne dépasse pas 120 ou 130.

Si je passe à l'école des mines, vous savez, messieurs que le recrutement se fait de la même manière sauf que les futurs ingénieurs de l'Etat, c'est-à-dire les élèves qui sortent de l'école polytechnique sont au nombre de 3 ou 4 par an seulement, soit 12 ou 15 au maximum pour les trois années de cours. Je ne suis pas au-dessous de la vérité ; au contraire, je suis très large dans mes appréciations.

C'est un total de 60 élèves pour les futurs ingénieurs de l'Etat dans les deux écoles : 15 pour l'école des mines et 45 pour l'école des ponts et chaussées. avec les élèves externes, vous arrivez au maximum à un personnel de 300 élèves.

Bien que les cours suivis ne soient pas tous absolument identiques, il serait possible de les installer dans les bâtiments de l'école des mines... Monsieur le commissaire du Gouvernement, je connais depuis longtemps vos dénégations énergiques, mais vous me rendrez cette justice que je suis aussi opiniâtre à vous résister que vous mettez de fermeté à me combattre. Il serait donc possible d'installer tous les cours dans les bâtiments de l'école des mines, sans qu'il en résultât une fusion absolue des deux écoles. On pourrait même réunir avantageusement certains cours. Il est véritablement absurde de voir, par exemple, qu'il y a deux professeurs d'anglais et d'allemand et à l'école des mines et à l'école des ponts et chaussées. Permettez-moi de vous dire, messieurs, qu'un professeur de chaque langue suffirait pour les deux écoles. Cela serait avantageux pour les élèves et il en résulterait une économie. (*Très bien ! très bien !*)

Il y a deux cours de droit administratif faits dans un esprit un peu différent à l'école des mines et à l'école des ponts et chaussées ; ils ne portent pas le même nom, mais au fond il s'agit bien du même enseignement.

Le cours de droit pourrait être confié à un seul professeur pour les élèves des deux écoles, car la somme de droit administratif que les uns et les autres doivent connaître est à peu près identique et il n'y aurait pas de mal à ce que les élèves des ponts et chaussées connussent un peu de droit administratif étudié au point de vue des mines, et à ce que les élèves de l'école des mines connussent un peu de droit administratif étudié au point de vue des ponts et chaussées, des voies communales, départementales, nationales et de la voirie en général.

Il serait donc facile de trouver dans cette réforme une économie. M. le rapporteur s'est étendu longuement sur cette question bien qu'elle ne fût pas à l'ordre du jour : il a jugé sans doute nécessaire de combattre rétrospectivement une proposition que j'avais faite à cette tribune, mais quoi qu'il en dise le transport de tous les services de l'école des ponts et chaussées à l'école des mines est parfaitement possible.

M. Sibille nous indique, dans son rapport, la superficie en mètres carrés occupée par les services de l'école des ponts et chaussées ; il nous parle des laboratoires, des collections, des machines. Je sais très bien qu'en effet tous ces services existent à l'école des ponts et chaussées ; je sais qu'ils existent également à l'école des mines. Toutes ces installations ne sont pas tout à fait identiques mais, dans les deux écoles il y a des parties communes et par conséquent un double emploi. Il y a nécessairement aussi un double emploi dans le personnel chargé d'entretenir et de surveiller tout ce matériel.

Quoi qu'on en dise, il serait donc facile de transporter les cours de l'école des ponts et chaussées dans les bâtiments de l'école des mines. Faudrait-il des aménagements ? Il y a des terrains aux alentours de l'école des mines. En réalité, ce transfert une fois effectué laisserait une économie, car, vous rendriez ainsi disponible l'immeuble situé rue des Saints-Pères qui a une importance considérable et dont la valeur est certainement égale à quatre ou cinq fois le total des sommes qu'il faudrait dépenser pour faire des aménagements suffisants à l'école des mines.

Donc, il y aurait de ce chef une économie en capital, c'est-à-dire la rentrée d'un capital entre les mains de l'Etat, qui, toujours, cherche et doit chercher des améliorations d'où il pourra tirer de nouvelles ressources, puis une économie annuelle sur les dépenses de l'Etat.

Je ne demande pas à M. le ministre des travaux publics de me donner satisfaction immédiatement, mais, puisque la question a été soulevée dans le rapport, je lui demande de la mettre à l'étude. Sans doute parce qu'il appartient un peu, qu'il me permette de le lui dire, à la famille des ingénieurs, M. le rapporteur ne peut pas admettre qu'on touche au corps sacré des ponts et chaussées, pas même au corps sacré des mines, dont il a été lui-même un élève brillant. A l'époque dont il parle, où on lui interdisait l'accès de l'école normale, nous avons été exclus l'un et l'autre de l'institution, subissant ainsi tous deux le même exil et le même ostracisme ! Mon collègue et vieux cama-

rade, mon vieil ami, M. Sibille, s'est fait un peu le défenseur des traditions des ponts et chaussées. Il ne faut pas toucher à l'école !

Aussi, quand les directeurs du ministère des travaux publics le voient arriver comme rapporteur des travaux publics, c'est une véritable joie, je le reconnais, dans la maison, et vraiment, il mérite cette sympathie.

Je ne dirai pas que je suis l'objet du même accueil lorsque je suis chargé du rapport, mais enfin, je fais mon devoir et je crois que personne ne peut m'en faire grief ! (*Très bien ! très bien !*)

Mon collègue a cru nécessaire de faire un examen rétrospectif et de défendre le *statu quo* par avance, alors qu'il ne savait même pas si j'agiterais la question ; je n'aurais d'ailleurs pas songé à intervenir, s'il n'en avait rien dit lui-même ; je ne serais pas monté à cette tribune ; mais il m'a provoqué et je suis obligé de répondre.

Je demande à M. le ministre des travaux publics, non pas de prendre une mesure immédiate, non pas de décider par un décret — cela ne se faisait que quand on était à Moscou — que les deux écoles rouvriront leurs cours dans le même bâtiment, mais de bien vouloir faire étudier la question et alors d'adjoindre à ceux des ingénieurs des ponts et des mines qui seront chargés de cette étude quelques membres qui ne seront pas pris, passez-moi l'expression, dans la congrégation ! Je crains, en effet, que la congrégation ne soit trop décidée par avance à faire un rapport favorable à tous les abus qui lui semblent respectables et à proposer le maintien d'un état de choses que je considère comme contraire à toute idée d'économie et de bonne administration de nos finances.

Voilà ce que je demande à M. le ministre des travaux publics. Je suis convaincu qu'il arrivera à obtenir une économie. Nous ne l'avons pas chiffrée dans nos précédents rapports ; mais, d'après les calculs que j'avais faits, cette économie pouvait s'élever à environ 150.000 ou 200.000 fr. par an. Je signale ce chiffre à M. le ministre des travaux publics ; je crois qu'il vaut la peine d'être pris en considération et je prie M. le ministre de vouloir bien étudier la question avec tout le soin qu'il apporte à l'exercice de ses hautes fonctions. (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Lebrun. La Chambre me permettra d'apporter ici quelques arguments en réponse à ceux que, d'une façon si aimable d'ailleurs, vient d'y produire M. Jumel.

J'espère qu'après les avoir entendus, elle voudra bien se convaincre que la mesure proposée par notre honorable collègue n'est ni aussi simple, ni aussi facile à réaliser qu'il le pense.

M. Jumel. Prenez garde, mon cher collègue ! vous êtes de la congrégation.

M. Lebrun. Rassurez-vous, j'ai dit que l'attaque avait été très aimable ; croyez que la défense ne le sera pas moins ; et si je suis de la congrégation, comme il vous plaît de me le rappeler, j'ai du moins le mérite de bien connaître cette question. (*Très bien ! très bien !*)

M. le rapporteur. Notre collègue est sorti le premier de l'école polytechnique et il a été élève de l'école des mines.

M. Lebrun. M. Jumel pense qu'il est possible de fusionner les deux écoles des ponts et chaussées et des

mines dans des conditions économiques pour le budget, sans porter atteinte à leur importance non plus qu'à l'indépendance et au prestige de leur enseignement.

Messieurs, il vous apparaîtra tout de suite qu'il ne peut être économique de réunir dans un même local les deux groupes d'élèves actuellement répartis dans les deux locaux situés l'un boulevard Saint-Michel, l'autre rue des Saint-Pères, qu'autant que celui de ces locaux qui doit être conservé — en l'espèce l'école des mines — peut recevoir une population plus nombreuse que celle qu'il a aujourd'hui.

Or, il n'en est rien ; avec les cent soixante-dix élèves environ qu'elle comporte actuellement, l'école des mines est exactement remplie : amphithéâtres, salles de dessin, laboratoires, bibliothèque sont juste assez étendus pour les besoins auxquels ils ont à satisfaire.

Je rappelle même qu'il y a quelques années — j'étais élève à l'école, alors — l'un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, vint visiter les locaux, les reconnut insuffisants en partie, et c'est précisément en vue de leur extension, aujourd'hui à peu près réalisée, que le Parlement fut amené à donner à l'école la personnalité civile.

M. Jumel. On peut encore aller plus loin.

M. Lebrun. Si donc, messieurs, on abandonne l'immeuble de la rue des Saint-Pères où est installée l'école des ponts et chaussées, il faudra construire une annexe à l'école des mines, dans le jardin du Luxembourg, un édifice presque aussi important que l'école actuelle des ponts et chaussées. Et s'il convient de faire des réserves — ce sera peut-être le devoir de M. le sous-secrétaire d'Etat aux beaux-arts — sur la conservation de ce jardin dont l'esthétique aurait à souffrir de ces constructions nouvelles, il n'en faut pas faire moins peut-être au point de vue pécuniaire.

M. Jumel a donné le chiffre de 150,000 fr. C'est une pure hypothèse car il n'y a pas eu d'études faites, que je sache ; et il n'est pas du tout démontré que le produit de l'aliénation de l'immeuble de la rue des Saint-Pères, auquel son aménagement très spécial enlève une certaine valeur, doit couvrir les frais de la construction d'une annexe à l'école des mines.

Un autre argument invoqué en faveur de la fusion des deux écoles, c'est la possibilité de réunir en un des cours communs qui exigent actuellement deux professeurs, un dans chaque école.

Assurément, si on examine superficiellement la liste des cours enseignés dans ces deux écoles, on peut en effet concevoir la réunion de plusieurs de ces cours deux à deux ; mais si on va au fond des choses, on reconnaît que cela n'est pas possible et que des appellations communes enferment souvent des choses très distinctes.

Voici, par exemple, le cours de droit. A l'école des mines les neuf dixièmes des leçons sont consacrées à l'étude de la législation très spéciale des mines, tandis qu'à l'école des ponts et chaussées ce cours comprend l'étude du droit administratif dans toute son ampleur, parce que les ingénieurs des ponts et chaussées sont appelés à l'utiliser au cours de leur carrière.

Voici le cours de chemins de fer. A côté de généralités communes enseignées dans les deux écoles, à l'école des mines le professeur s'étend surtout sur la construction du matériel et l'étude de l'exploitation

technique, parce que les futurs ingénieurs des mines seront chargés du contrôle de ces services, cependant qu'à l'école des ponts et chaussées on s'appesantit tout particulièrement sur les leçons relatives à la voie et aux bâtiments parce que là sont les attributions des futurs ingénieurs des ponts et chaussées.

Le parallèle que j'établis pour ces deux cours je pourrais le répéter — et je m'excuse de ne pas le faire, ce sont là des détails trop techniques — pour les cours de machines, d'électricité, de géologie et de minéralogie ; en telle sorte que si l'on réunit dans un même amphithéâtre les élèves des deux écoles pour ces cours communs, il faudra, ou bien, laissant à chacune des fractions du cours la même importance qu'elle avait la veille, consacrer à l'ensemble du cours un plus grand nombre de leçons, et, par conséquent, accroître d'autant la durée des études, ce qui peut avoir un certain inconvénient, ou bien, si l'on veut conserver au cours la même importance, réduire proportionnellement chacune des parties enseignées spécialement hier aux mines et aux ponts, c'est-à-dire restreindre l'enseignement donné aux élèves.

Et, messieurs, si vous voulez bien songer aussi que la plupart de ces cours sont professés non par des maîtres spéciaux, exigeant des traitements élevés, mais par des ingénieurs en service à Paris, ceux-là même qui se sont particulièrement distingués dans telle ou telle branche et qui reçoivent pour ce travail une indemnité de 1,500 fr., je crois, vous verrez qu'à ce point de vue encore la mesure proposée n'est pas aussi opportune qu'on l'indiquait tout à l'heure.

Enfin — et ce sera ma dernière considération — pensez-vous qu'à l'heure actuelle où, partout, se dessine de plus en plus la spécialisation, où chaque ingénieur, chaque praticien doit de plus en plus se renfermer dans un cercle d'études bien défini, il soit heureux de vouloir réunir sous un même toit, comme pour mieux les marquer de la même empreinte, des hommes appelés à des carrières si diverses — M. Gervais le disait fort bien l'an dernier dans son rapport quand il montrait que, même dans le corps des ponts et chaussées, la spécialisation n'était pas suffisante, que tel ingénieur qui, au début de sa vie s'était distingué dans les travaux hydrauliques par exemple, devrait pour la meilleure utilisation de ses connaissances et de ses aptitudes y être conservé durant toute sa carrière.

Et voici qu'au rebours de cette thèse, à laquelle je donne mon assentiment, on veut réunir dans une même école des jeunes gens appelés cependant à des fonctions si différentes.

Et puis, messieurs, il faut tout dire ici : Il faut que la démocratie le sache, ces écoles ne sont pas seulement des centres d'instruction pour les ingénieurs de demain ; elles sont encore des foyers de travail et d'étude pour les ingénieurs d'aujourd'hui. C'est de ces laboratoires de l'école des mines que sont sorties ces découvertes merveilleuses des Adolphe Carnot, des Mallard, des Le Chatelier, des Chesneau, de tant d'autres que je passe, découvertes si glorieuses pour la France et si profitables à l'humanité (*Très bien ! très bien !*), grâce auxquelles notamment — je m'arrête à cette considération parce qu'elle est de nature à frapper la chambre — on a pu reconnaître et poursuivre le grison, ce funeste ennemi du mineur, jusque dans ses moindres manifestations, et, ainsi, depuis quelques années, nous n'avons plus à déplorer ces catastrophes

qui, périodiquement, venaient jadis désoler les régions minières. (*Très bien ! très bien !*)

De même, c'est à l'école des ponts et chaussées que trouvent asile de savants constructeurs comme les Résal, les Séjourné et d'autres, dont la renommée a franchi nos frontières, et qui ont porté bien loin la réputation et le génie de notre race par les constructions remarquables qu'ils élevaient en son nom. (*Très bien ! très bien !*)

Réunir ces deux écoles, ce serait fatalement, qu'on le veuille ou non, restreindre la possibilité de ces travaux personnels, ce serait, en quelque façon, porter, atteinte à la richesse nationale. (*Applaudissements.*)

Je serais heureux si ces quelques développements avaient pu éclairer le jugement de la Chambre, et lui permettre, sans arrière-pensée et sans regret, de s'en tenir à la proposition que lui fait la commission du budget par l'organe de son distingué rapporteur, de ne point toucher à l'organisation actuelle des deux écoles des ponts et chaussées et des mines. (*Applaudissements.*)

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

M. Cazeneuve. Après l'intervention si motivée de notre honorable collègue M. Lebrun, je devrais me taire, si je ne devais apporter quelques arguments nouveaux contre la proposition de mon honorable collègue et ami M. Jumel, qui se dit tenace dans ses opinions — qualité à laquelle je rends hommage lorsqu'elle traduit comme chez lui des convictions sincères.

Ce serait une grosse erreur de fusionner ces deux écoles.

M. Jumel. Je n'ai jamais demandé qu'on les fusionnât.

M. Pierre Baudin, rapporteur général. Il faudrait les diviser si elles étaient réunies.

M. Cazeneuve. On se trompe, lorsqu'on croit opérer une économie en réunissant l'école des ponts et chaussées à l'école des mines.

Je prends comme exemple le plus saisissant les cours d'anglais et d'allemand qui apparemment semblent devoir s'adresser à ces deux groupes d'élèves et se prêter le mieux à cet enseignement commun.

Nous sommes entrés dans une voie où la méthode d'enseignement des langues étrangères comporte pour le professeur l'obligation d'avoir devant lui et avec lui le moins d'élèves possible.

Dans l'enseignement secondaire, M. Chaumié, ministre de l'instruction publique, a nommé deux inspecteurs, M. Hovelacque, pour l'anglais, et M. Tirmery, pour l'allemand, qui ont précisément pour mission de réformer l'enseignement de la langue. On veut que le professeur converse avec ses élèves, qu'il ne se contente pas d'un travail plus ou moins machinal, comme on le pratique un peu trop pour apprendre le latin et le grec. La méthode est absolument changée. Si on veut réellement apprendre à nos élèves de l'école des ponts et chaussées le complément de ce qu'ils ont appris dans l'enseignement secondaire, il faut que le professeur puisse parler la langue avec eux. Cette méthode essentiellement féconde exige pour être applicable d'être pratiquée avec un nombre restreint d'élèves.

Un point soulevé par notre collègue, M. Lebrun, est la question des spécialisations en sciences, soit en chimie, soit en physique, par exemple. Lorsque le

professeur est sorti des généralités pour entrer précisément dans les applications, l'enseignement devient absolument différent. Une très grosse erreur de Paul Bert, qui l'a commise, je le sais, pressé par des considérations d'économie, a été, en 1877, lorsqu'il a créé plusieurs facultés de médecine en France, qu'il a fait transformer certaines écoles secondaires en écoles supérieures ou facultés, de vouloir fusionner des enseignements qui auraient dû rester indépendants.

Paul Bert a institué des facultés de médecine et de pharmacie. On s'est dit : quoi de plus analogue que la médecine et la pharmacie. Les cours de chimie, de physique vont servir à cette double catégorie d'élèves qui voisinent, qui sont, on peut le dire, dans la vie des collaborateurs, qui ont des relations professionnelles immédiates. Cette conception a été une telle erreur qu'après vingt ans d'expérience quand on a créé, en 1896, les universités, on n'a rien eu de plus pressé que de séparer les enseignements de la chimie, de la physique et de l'histoire naturelle, s'adressant aux deux catégories d'élèves médecins et pharmaciens.

Aujourd'hui, avec les progrès immenses des sciences, avec la spécialisation de chacune d'elles, spécialisation indispensable pour chaque groupe d'élèves, nos élèves de l'école des ponts et chaussées ont des besoins spéciaux, les élèves de l'école des mines en ont d'autres. Tous imbus des mêmes connaissances générales de ces sciences importantes, ils ont besoin de fouiller dans le détail, d'avoir dans le laboratoire chacun leur place et de s'appliquer à l'étude de points spéciaux (*Très bien ! très bien !*) les intéressant plus particulièrement pour leur carrière propre.

Cet exemple des facultés de médecine et de pharmacie me paraît suffisamment instructif pour ne pas renouveler l'expérience.

Je crois qu'au point de vue financier la question est presque tranchée. Les professeurs ont des appointements si restreints qu'il faut qu'ils aient un réel amour de l'enseignement public pour se consacrer avec tant de dévouement à leur tâche. (*Très bien ! très bien !*)

Je crois donc, monsieur Jumel, que l'économie réalisée par votre proposition serait médiocre et j'estime qu'au point de vue des intérêts généraux et des intérêts moraux de nos futurs ingénieurs, votre système aurait des effets tout à fait défavorables. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, entre ces deux solutions : maintien du *statu quo* et réunion des deux écoles, il est possible de trouver des solutions intermédiaires qui se traduiraient par des économies. Dans tous les cas, il n'est pas bon que la question revienne chaque année devant la Chambre sans avoir été solutionnée. Aussi, pour en finir avec elle, je ne demande pas mieux que d'accéder au désir de M. Jumel et de nommer une commission à l'effet d'étudier la solution qu'elle comporte. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 4? . . .

Je le mets aux voix, au chiffre de 232.000 francs. (Le chapitre 4, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 5. — Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées, 7.760.800 fr. »

La parole est à M. Rudelle.

M. Rudelle. Messieurs, je ne dépose pas d'amendement et je réduis ce que j'avais l'intention de dire sur ce chapitre à une très courte observation.

Tout à l'heure l'honorable rapporteur, prenant justement en main la cause des employés de l'administration des travaux publics, a demandé que leur avancement ne fût pas paralysé par les notes dont ils pouvaient être les victimes et que ces notes leur fussent régulièrement communiquées.

Je viens de mon côté demander que les citoyens ne soient pas victimes des agissements des fonctionnaires du ministère des travaux publics. Je ne veux pas autrement passionner le débat, mais M. le ministre sait aussi bien que moi qu'un certain nombre de fiches ont paru qui portaient la signature des conducteurs des ponts et chaussées.

On nous a demandé, dans un but de pacification, de cesser la publication des fiches et l'un d'entre nous y a consenti.

Je demande aujourd'hui à M. le ministre de vouloir bien faire savoir à ses agents qu'ils ont à surveiller les routes ou les ponts c'est-à-dire les travaux qui leur sont confiés ; c'est là une besogne suffisamment intéressante pour qu'ils n'aient pas à employer leurs loisirs à créer sur leurs concitoyens des fiches qui sont ensuite transmises au Grand-Orient.

Il y a quelque chose d'absolument inconvenant, de la part des employés, des fonctionnaires auxquels je fais allusion, à se livrer à une pareille besogne. Non seulement ils n'ont pas respecté les officiers, qui ont été victimes de leurs délations, mais ces délations ont également atteint des membres du Parlement.

J'estime qu'il suffit dans l'état actuel des choses, de signaler de nouveau ces faits à M. le ministre des travaux publics pour obtenir de lui l'assurance qu'il donnera à ses agents les instructions nécessaires pour que de pareils faits ne se renouvellent pas en les avertissant que s'ils se reproduisaient ils seraient sévèrement réprimés. (*Très bien ! très bien ! à droite et sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Je n'y manquerai pas ; et ce faisant je ne ferai que me conformer aux traditions du ministère des travaux publics.

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

M. Paul Bignon. Je désire présenter à M. le ministre des travaux publics une très courte observation sur le chapitre 5.

Je déclare d'ores et déjà que je ne déposerai pas d'amendement ; mais je désire appeler l'attention de M. le ministre sur la situation des conducteurs et commis des ponts et chaussées qui sont, comme le dit dans son rapport M. Sibille, les meilleurs et les plus précieux collaborateurs des ingénieurs des ponts et chaussées, qui sont chargés de surveiller et de contrôler les travaux, de concourir à l'exécution des lois et dont les attributions se sont élargies en même temps que s'étendaient celles des ingénieurs.

Le Parlement et l'administration se sont préoccupés très souvent de relever les traitements des conducteurs des ponts et chaussées ; en 1877 et en 1903 leur situation a été améliorée, mais, en dehors de ces traitements, il y a des indemnités dites de résidence qui leur sont allouées chaque année. Or l'honorable rapporteur M. Sibille fait ressortir très justement dans

quelles conditions sont données ces indemnités de résidence.

Voici d'ailleurs comment dans son rapport il s'exprime à ce sujet ;

« Des commis reçoivent, en outre, des indemnités de résidence variables suivant qu'ils sont mariés ou célibataires. A Paris, les mariés ou veufs avec enfants ont 600 francs et les célibataires ou veufs sans enfant 400 francs. Mais les indemnités de résidence ont été fixées un peu arbitrairement, ce qui provoque de justes observations. Dans une région, l'indemnité la plus forte n'est pas attribuée à la grande ville où la vie coûte plus cher et où les occasions de dépenses sont plus fréquentes qu'ailleurs. Ainsi à Nantes, l'indemnité de résidence accordée aux agents mariés est de 350 francs, tandis qu'elle est de 400 francs à Angers, Tours, Brest, et de 450 francs à Saint-Nazaire.

Et le rapporteur ajoute — et j'ajoute avec lui — qu'il est inadmissible que les indemnités de résidence soient pour les conducteurs des ponts et chaussées plus faibles, à situation égale et à travail égal, dans une ville que dans une autre.

Comme lui je dirai que les administrations publiques doivent s'inspirer des mêmes considérations d'équité, des mêmes sentiments de bienveillance à l'égard de tous les agents et doivent adopter pour tous les mêmes principes et les mêmes règles.

Ce que dit l'honorable rapporteur pour la Bretagne, et particulièrement pour la circonscription dont il est le mandataire, je peux le dire également pour la Normandie et pour la circonscription que je représente, c'est-à-dire pour l'arrondissement de Dieppe. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. Anthime-Ménard. Je fais l'observation en sens contraire pour les deux villes de Nantes et de Saint-Nazaire en ce qui concerne les postes.

M. Paul Bignon. Dans l'arrondissement de Dieppe, à plusieurs reprises déjà, les ingénieurs des ponts et chaussées eux-mêmes ont demandé un relèvement pour les commis et les conducteurs des ponts et chaussées. En 1898 on s'était déjà préoccupé de la question. Les conducteurs et commis des ponts et chaussées de l'arrondissement de Dieppe avaient demandé l'augmentation des indemnités de résidence qui leur étaient allouées et qui étaient inférieures à celles accordées aux agents de Rouen et du Havre. Pour justifier leur demande, ils se basaient sur ce que les loyers et les principaux objets d'alimentation étaient au moins aussi chers à Dieppe et au Tréport que dans les deux autres villes. Leur demande avait été fortement appuyée par leurs chefs, qui, reconnaissant que la situation de leurs agents était trop inférieure, insistaient également pour que les indemnités de résidence fussent égales à celles des agents de Rouen et du Havre.

Tout militait en faveur de cette demande. Loyers élevés, cherté des vivres, difficulté de se loger, telles étaient les conditions que les conducteurs et les commis des ponts et chaussées rencontraient devant eux à Dieppe et au Tréport, qui sont deux stations balnéaires.

A cette date les fonctionnaires, dont je prends ici la défense, ne purent obtenir gain de cause. Le ministre faisait connaître qu'il ne pouvait donner suite à cette requête, qu'il la considérait comme juste, mais que des considérations d'ordre budgétaire le mettaient dans

la dure nécessité d'ajourner les demandes d'augmentation d'indemnités.

En 1904, je me suis adressé, monsieur le ministre, à votre prédécesseur, l'honorable M. Maruéjouls qui a bien voulu me répondre en me disant :

« Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à augmenter l'indemnité de résidence aux conducteurs et commis des ponts et chaussées habitant l'arrondissement de Dieppe. J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai pris une note toute particulière de votre recommandation. Je chercherai bien volontiers le moyen de seconder l'intérêt que vous m'avez signalé, lorsque la situation budgétaire permettra de reviser les indemnités de résidence et allocations analogues. »

Depuis ce temps, les conducteurs des ponts et chaussées attendent ; aucune augmentation ne leur a été accordée et ils n'ont encore rien vu venir.

Je ne veux pas déposer d'amendement, monsieur le ministre ; je n'oublie pas toutefois que nous avons deux budgets à discuter cette année, et si je n'ai pas gain de cause sur le budget de 1905, je verrai à être plus heureux en 1906. Mais je veux surtout faire appel dans la circonstance à votre bienveillance, monsieur le ministre ; je vous demande de ne pas nous apporter seulement de bonnes paroles, mais de vouloir bien examiner s'il n'est pas possible de reviser dans des conditions justes et équitables les traitements de certains conducteurs et commis des ponts et chaussées. Je veux espérer que vous prendrez en sérieuse considération la situation des agents, tant de Dieppe que du Tréport, villes dans lesquelles les loyers sont particulièrement onéreux à cause de leur importance comme stations balnéaires, et qu'eux aussi voient à leur tour et dans un délai rapproché leur indemnité de résidence portée à 600 fr. pour les agents mariés et 450 fr. pour les célibataires, ainsi que cela se passe à Rouen et au Havre. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Dormoy. Je m'associe pleinement aux observations présentées par l'honorable M. Bignon et je me permets d'appeler aussi l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation, qui, dans la Gironde, est absolument semblable à celle du département de la Seine-Inférieure.

Il semble que l'indemnité de résidence ait pour but de corriger certaines conditions, certaines inégalités de la vie matérielle et de donner en somme aux fonctionnaires une situation absolument équivalente, un bien-être absolument semblable dans toutes les résidences.

A l'heure actuelle le ministère des travaux publics peut avoir quelques disponibilités, par suite de la réduction des heures supplémentaires : il serait possible d'examiner si, sur le chapitre 11, où vont se produire ces disponibilités, on ne pourrait pas prendre quelques crédits, de manière à établir d'une façon plus équitable cette indemnité de résidence qui doit, ainsi que cela a été signalé, atténuer certaines charges supplémentaires que supportent les fonctionnaires des grandes villes.

Je prie M. le ministre de vouloir bien étudier cette question d'une façon toute spéciale, et j'appelle son attention la plus bienveillante sur la fâcheuse situation des conducteurs, contrôleurs, et commis de la ville de Bordeaux. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je suis d'accord avec l'honorable M. Bignon et l'honorable M. Dormoy sur la nécessité de procéder à la révision de cette indemnité de résidence. Je promets de la faire au cours de l'année. Quand à appliquer, comme le demande M. Dormoy, aux indemnités de résidence les disponibilités du chapitre 11, la chose est absolument impossible, ces sommes devant être affectées à l'avancement des conducteurs et commis des ponts et chaussées.

Je répète, toutefois, qu'au cours de l'année je procéderai à la révision des indemnités de résidence. (*Très ! très bien !*)

M. Paul Bignon. Je remercie M. le ministre des travaux publics de ces déclarations.

M. Dormoy. Je le remercie également de l'assurance qu'il a bien voulu nous donner.

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

Je mets aux voix le chapitre 5 au chiffre de 7,760,800 fr.

(Le chapitre 5, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 6. — Personnel des ingénieurs des mines, 655,800 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6 bis. — Subvention à l'école nationale supérieure des mines, 236,300 fr. (Adopté.)

« Chap. 8. — Enseignement et écoles des mines, 82,700 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Personnel des contrôleurs des mines, 509,200 fr.

M. le rapporteur. Nous proposons de modifier le libellé de ce chapitre de la façon suivante : « Personnel des sous-ingénieurs et des contrôleurs des mines. »

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

M. Dormoy. Permettez-moi, messieurs, de signaler une situation quelque peu anormale et qui serait de nature à discréditer le système actuellement adopté par le recrutement des contrôleurs des mines.

Les contrôleurs des mines ont actuellement trois origines différentes.

D'abord, lorsque le ministre des travaux publics prévoit un certain nombre de vacances, il établit un concours dont les conditions sont réglées d'une façon très précise par des décrets de 1851 et par une circulaire ministérielle de 1882. A la suite de ce concours un certain nombre de candidats sont déclarés admissibles aux fonctions de contrôleurs des mines. Plus tard, quand les vacances du service le permettent, ces candidats sont nommés lorsque leur tour arrive.

Les contrôleurs des mines sont également choisis parmi les élèves sortant de certaines écoles spéciales : en premier lieu, les anciens élèves de l'école des mines de Saint-Etienne, puis les premiers élèves des écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Douai.

Enfin, par application de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée, un quart des vacances de contrôleurs des mines est réservé aux anciens sous-officiers qui ont satisfait à un examen spécial. C'est ainsi, qu'au mois de juin 1904, un concours a été ordonné par M. le ministre des travaux publics. Un grand nombre de candidats s'y sont présentés, douze ont été déclarés admissibles aux fonctions de contrôleur des mines. Or, depuis quatre ans bientôt, six seulement de ces admissibles ont été nommés, il

semble vraiment que cette durée soit quelque peu excessive.

Si nous cherchons les causes de cette situation anormale, nous constatons tout d'abord qu'il y a eu quelques suppressions d'emplois. A première vue, ce procédé paraît tout au moins critiquable puisque d'une part, le ministre a institué un concours et que, d'autre part, il a supprimé presque en même temps un certain nombre des emplois devenant vacants. Mais, en outre, certains postes de contrôleurs des mines ont été attribués à des conducteurs des ponts et chaussées.

Je ne doute pas que l'administration n'ait eu ses raisons pour opérer de la sorte ; cependant, un certain nombre de postes n'ont pas été attribués, comme il semble qu'ils auraient dû l'être, aux trois catégories de candidats que je viens d'énumérer.

Quoi qu'il en soit, depuis le mois de juin 1901 vingt contrôleurs des mines ont été nommés, dont six seulement admissibles au concours ; les autres comprennent dix maîtres mineurs des écoles de Douai et d'Alais, deux élèves de l'école des mines de Saint-Etienne et enfin deux sous-officiers. Il en résulte — M. le ministre le comprendra — un préjudice grave pour ces admissibles qui, comptant sur l'engagement pris à leur égard conformément aux précédents établis, pensaient être admis à bref délai dans le corps des mines.

Ces jeunes gens sont particulièrement dignes d'intérêt ; ce sont pour la plupart des commis des ponts et chaussées ou des mines. Un trouble est apporté à leur situation ; leurs relations avec leurs chefs ne sont plus après le concours exactement les mêmes qu'auparavant, parce qu'ils sont considérés, en quelque mesure, comme des transfuges, qui, le lendemain, poursuivront une autre carrière.

Je ne crois pas, monsieur le ministre, que vous ayez des raisons techniques ou administratives à invoquer. En effet, si l'instruction des élèves des écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Douai présente des garanties plus grandes pour l'administration — ce qui est contestable — il faut supprimer les concours, si, au contraire, le concours offre des avantages plus certains, il faut l'imposer aux élèves de toutes les écoles comme aux autres candidats.

Je suppose donc que cette situation anormale a été créée pour les besoins du service et je suis persuadé, monsieur le ministre, qu'il suffira d'appeler d'une façon particulièrement pressante votre sollicitude sur cette situation pour que vous teniez à réparer le préjudice matériel et moral qui a pu être causé à quelques fonctionnaires particulièrement dignes d'intérêt. Par cela même vous proclamerez que les candidats qui se présenteront plus tard aux fonctions de contrôleur des mines trouveront, lorsqu'ils auront été déclarés admissibles, toutes les garanties qu'ils peuvent désirer pour être promptement classés. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Thivrier. Messieurs, je veux ajouter une très courte observation à celles que vient de présenter notre honorable collègue M. Dormoy. Il vous a dit quelle était l'origine des contrôleurs des mines ; je vais essayer de vous démontrer comment une véritable injustice est commise à l'égard de ceux qui sont déclarés admissibles à la suite du concours qui leur donne droit à ces fonctions.

Il semblerait d'abord que les candidats déclarés

admissibles au concours dussent être nommés dans une proportion beaucoup plus grande que celle qui existe actuellement. Les admissibles se plaignent très amèrement à ce sujet ; il me semble que leurs plaintes sont très légitimes. Je pense que M. le ministre voudra bien examiner leur situation et qu'il leur rendra justice.

En second lieu, il paraîtrait naturel que, en ce qui les concerne, les premiers reçus au concours fussent les premiers nommés. Malheureusement, il n'en est pas ainsi, et je me demande véritablement pourquoi le deuxième ou le troisième de la promotion est nommé contrôleur des mines alors que le premier n'a pas encore reçu sa nomination ou ne l'a reçu que plus tard.

De plus, à titres égaux, l'ancienneté devrait en quelque sorte faire accorder la préférence sur les candidats plus jeunes. Parmi les admissibles au concours de 1901. Il en est qui ne sont pas encore nommés, tandis que des élèves sortis des écoles de Saint-Etienne, de Douai ou d'Alais en 1902 et même en 1903 ont actuellement leur nomination.

Il y a là une véritable injustice qu'il est nécessaire de réparer le plus tôt possible.

Il ne semble pas, d'ailleurs, qu'il y ait une règle bien fixe, bien nette qui préside aux nominations de contrôleurs des mines. Je demande que cette règle soit établie et qu'il y ait dorénavant un peu plus de justice là où actuellement ne règne que l'arbitraire. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Lebrun. Je ne veux présenter sur ce chapitre que de très brèves observations.

L'honorable M. Sibille fait remarquer dans son rapport que la commission du budget a cru devoir réduire de 5,000 francs le crédit proposé par le Gouvernement pour servir les traitements et indemnités des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines. Il ajoute que l'administration, reconnaissant la possibilité de satisfaire aux nécessités du service avec le crédit réduit, ne s'est pas opposée à cette diminution.

Je ne crois pas devoir solliciter un relèvement de crédit, puisqu'aussi bien l'administration responsable du service se déclare en mesure de l'assurer dans les conditions actuelles ; mais je profite de l'indication que nous donne cette réduction pour présenter les deux observations d'ordre général suivantes :

Et d'abord je m'étonne de voir diminuer le nombre des contrôleurs des mines — c'est M. Sibille qui nous donne cette indication — quand je songe aux services chaque jour plus nombreux, plus étendus qui leur sont confiés.

Vous le savez, messieurs, il est de mode de faire appel au service des mines — ingénieurs et contrôleurs — quand une industrie nouvelle se fait jour qui appelle un certain contrôle de l'Etat et qui ne paraît pas rentrer dans une catégorie déjà confiée à telle ou telle administration. C'est ce qui est arrivé notamment il y a quelques années, au moment où l'industrie automobile prenait le grand essor que vous savez : c'est au service des mines que fut confiée la double mission, d'une part, d'examiner les nouveaux types de véhicules créés par l'industrie naissante pour s'assurer qu'ils remplissaient les conditions de sécurité exigées par les règlements, d'autre part, de faire passer les examens de chauffeur en vue de la délivrance du certificat d'aptitude à la conduite des voitures automobiles.

Ce fut là un service très lourd, très absorbant, sinon très difficile, qui fut confié aux ingénieurs et contrôleurs des mines, sans que leur nombre eût été augmenté ; service très lourd, dis-je, qui exige souvent de la part de ces agents de longs déplacements d'une journée ou d'une demi-journée, pour se rendre au lieu de leur résidence vers celui de l'aspirant chauffeur ; et pendant le temps qu'ils consacrent à ces déplacements ils négligent nécessairement leurs autres services : visite des exploitations souterraines, surveillance des appareils à vapeur, contrôle des chemins de fer, etc.

M. Rouby. Ils ont des frais de tournée pour cela ?

M. Lebrun. Sans aucun doute, mon cher collègue, et je n'envisage nullement ce côté de la question.

Je crois, monsieur le ministre, que l'heure est peut-être venue d'examiner s'il ne convient pas de supprimer ce service fastidieux des examens de chauffeur. Déjà, votre administration, entrant dans cette voie, a décidé que certaines associations d'automobiles pourraient se faire accréditer auprès d'elle en vue de délivrer elles-mêmes à leurs membres des certificats de capacité que le service des mines se contente de viser sans intervenir directement. Je pense qu'on peut faire un pas de plus dans cette voie, et laisser aux citoyens français toute liberté de conduire un automobile sans avoir eu à subir un examen, dont les résultats, si excellents soient-ils, n'ont jamais protégé personne contre les accidents ; car il est vérifié aujourd'hui que les neuf dixièmes des accidents provoqués par l'automobilisme sont dus à des excès de vitesse et que ceux-là seuls parmi les chauffeurs s'adonnent à des excès de vitesse qui conduisent admirablement, tandis que les moins experts, généralement plus timides, vont à des vitesses réduites et évitent ainsi les causes d'accident.

Donc, laissez subsister la partie du contrôle qui a trait à la construction, à la solidité des voitures ; laissez aussi, si vous le voulez, la formalité de l'examen en ce qui concerne la ville de Paris, où les nécessités et les difficultés de la circulation créent aux automobiles une situation particulièrement délicate. Mais ailleurs, dans nos provinces, dans nos campagnes, rendez aux automobilistes toute facilité de circulation ; la sécurité publique n'en souffrira pas, et vous aurez du même coup déchargé l'un de vos services d'une occupation absorbante qui ne répond peut-être pas à une nécessité.

M. Jumel. Etes-vous bien sûr, mon cher collègue, que ceux qui font passer les examens soient eux-mêmes capables de conduire ? (*On rit.*)

M. Lebrun. Au début de l'organisation du service, votre observation eût peut-être été justifiée ; mais avec le temps, les agents se sont préparés à cette nouvelle fonction qu'ils remplissent aujourd'hui parfaitement.

M. Jumel. Je n'en suis pas bien sûr. (*Nouveaux rires.*)

M. Lebrun. En tout cas, si l'observation que vous faites était fondée — et je ne le crois pas — elle viendrait à l'appui de ma thèse.

M. Jumel. Elle vient, en effet, à l'appui de votre thèse.

M. Lebrun. La seconde observation que je voulais présenter m'est aussi suggérée par la réduction de

crédit qu'on a fait subir au chapitre en discussion ; elle est commune par quelque côté avec celles que viennent d'apporter ici MM. Dormoy et Thivrier.

Le personnel très dévoué qui vous assiste dans votre tâche, monsieur le ministre, comprend surtout les deux corps des ponts et chaussées et des mines, l'un très nombreux constituant comme une petite armée, l'autre très restreint, comprenant à peine quelques centaines de membres.

Les attributions réservées à chacune de ces deux catégories de fonctionnaires sont bien définies ; il y en a cependant quelques-unes où la démarcation n'est peut-être pas assez précise, notamment en ce qui concerne le contrôle des chemins de fer. En principe, le contrôle de la voie et des bâtiments est confié aux ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, cependant que le contrôle de l'exploitation technique et de la traction est remis aux ingénieurs et contrôleurs des mines.

Mais, en fait, si vous examinez la répartition actuelle du personnel entre ces deux services, vous apercevrez qu'un certain nombre d'emplois du contrôle de l'exploitation technique — de vingt à trente — sont confiés à des conducteurs des ponts et chaussées.

Eh bien, les contrôleurs des mines vous demandent, monsieur le ministre, — et cela, croyez-le, sans aucune hostilité à l'égard de leurs collègues des ponts et chaussées, auxquels les relie, vous le savez, la plus étroite solidarité en toutes choses, — ils vous demandent de vouloir bien veiller à ce que les postes de contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer, occupés en ce moment par des conducteurs des ponts et chaussées, soient, lors de leur vacance, réservés en partie au moins à des contrôleurs des mines. De cette façon, vous aurez rendu à ce corps, qui comprend à peine quelques centaines de fonctionnaires, un peu plus d'élasticité dans l'avancement ; et du même coup vous aurez permis d'appeler dans les cadres des jeunes gens déclarés admis depuis 1900 ou 1901 et qui depuis cette époque n'ont pu encore prendre place dans l'administration des travaux publics. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. Je retiens les observations très intéressantes que vient de présenter l'honorable M. Lebrun.

Quant à celles de M. Dormoy, je reconnais en effet qu'il est inadmissible qu'à la suite d'un concours passé en 1901 et ayant donné un résultat favorable à douze candidats, cinq seulement soient nommés à l'heure actuelle.

M. Dormoy a donné les raisons pour lesquelles les choses se passaient ainsi et je suis de son avis. Aussi vais-je demander au conseil d'Etat de modifier les conditions de recrutement et de concours et les programmes d'admission au grade de contrôleur.

En attendant je prends l'engagement — que je pourrai réaliser d'ailleurs, — de nommer successivement aux vacances qui se produiront deux candidats au concours sur trois et un candidat pris parmi les sous-officiers ou les sortants des écoles spéciales.

A l'heure actuelle il y a cinq candidats nommés.

Je puis ajouter que deux autres candidats vont incessamment être pourvus d'emplois et que je prévois des vacances dans quatre autres postes en Tunisie, en Algérie et en France. Je réserverai trois de ces postes à des candidats admis au concours.

Ainsi probablement, à la fin de l'année, tous les candidats de 1901 seront placés. J'ajoute que lors du prochain concours je me garderai d'admettre un aussi grand nombre de candidats. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dormoy. Je remercie M. le ministre des travaux publics ; je prends acte de sa promesse.

J'étais certain qu'il suffirait d'appeler sa sollicitude sur de très intéressants fonctionnaires pour obtenir l'assurance que le tort qui leur a été causé serait promptement réparé.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 8 « Personnel des sous-ingénieurs et de contrôleurs des mines » au chiffre de 509,200 fr.

(Le chapitre 8 est adopté.)

« Chap. 9. — Personnel des commis des ponts et chaussées et des mines, 4,027,800 francs. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 10. — Salaires des agents temporaires et auxiliaires, 441,000 fr. »

La parole est à M. Rouby sur ce chapitre.

M. Rouby. Messieurs, je tiens à appeler l'attention de M. le ministre sur une catégorie d'agents qui, bien que ne faisant pas partie intégrante, de son administration n'en sont pas moins très utiles et très intéressants : je veux parler des surveillants attachés à la construction de nos grands travaux de chemins de fer.

Ces modestes employés vous avaient demandé de leur assurer le travail du lendemain en les embrigadant comme on l'a fait pour les commis et conducteurs auxiliaires des ponts et chaussées. Ils auraient pu ainsi passer d'un service à un autre sans risquer de voir leur place prise par un nouveau venu plus favorisé par les circonstances.

Vous avez répondu, monsieur le ministre, qu'il vous était impossible de créer une nouvelle catégorie de fonctionnaires et de donner un caractère permanent à des emplois essentiellement précaires, dont le nombre doit fatalement varier avec la plus ou moins grande activité imprimée aux travaux d'Etat ; vous ajoutiez que pour bien marquer la sympathie dont ils étaient l'objet de votre part, vous prescriviez par une circulaire adressée à vos ingénieurs en chef de ne faire appel, autant que possible, qu'au concours de ceux qui se recommandaient par leur ancienneté, et que vous espériez par là leur éviter la recherche, toujours difficile et pénible, d'un nouvel emploi.

Vous avez même prescrit à cette époque de constituer une liste de surveillants qui, par suite de l'achèvement des travaux, devaient être licenciés dans le courant de l'exercice 1904. Cette liste devait comprendre le nom des surveillants, leur âge, leur domicile, le chantier auquel ils étaient attachés, le nombre d'années de service sur les chantiers de l'Etat ; bien entendu, on ne devait pas faire état de ceux d'entre eux dont le licenciement était dû à l'incapacité ou à la mauvaise conduite.

Ils se sont alors inclinés devant votre manière de voir, vous ont même remercié et vous ont simplement demandé de vouloir bien supprimer quelques-uns des termes de cette circulaire qui leur paraissaient par trop élastiques. Vous les avez rassurés en leur affirmant que l'esprit qui présiderait à la mise en pratique de cette circulaire serait le même qui avait inspiré leurs réclamations.

qu'il n'en a pas toujours été ainsi. Sans vouloir montrer où et comment cette circulaire a été violée, je veux simplement vous demander d'affirmer ici très nettement que vous entendez désormais que les licenciements s'opèrent progressivement par les derniers venus et que, réciproquement, les entrées s'effectuent par les plus anciens, en se servant pour cela du tableau que vous avez fait préparer en 1904.

Je suis convaincu que vous n'hésitez pas à donner cette preuve de justice à ces modestes agents qui vous ont rendu de grands services, en surveillant nuit et jour, dans des conditions souvent difficiles et jusque dans leur moindre détail, tous les grands travaux d'Etat qui ont été effectués depuis 1880. C'est encore à leur concours que vous ferez appel pour la mise en pratique des travaux de canalisation votés par le Parlement. Je vous demande de les rassurer d'un seul mot ; je suis convaincu que vous le ferez avec plaisir. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. En effet, j'exigerai des fonctionnaires départementaux que la lettre et l'esprit de cette circulaire soient respectés ; mais je ne puis pas acquiescer à la dernière demande de l'honorable M. Rouby, pour cette raison qu'on ne pourrait plus appliquer la circulaire. Que prescrit-elle en effet ? Elle dit : Chaque ingénieur enverra une liste de surveillants. Ces listes seront condensées en une seule à Paris, qui sera transmise à tous les ingénieurs ; chacun choisira les surveillants sur cette liste.

Il est bien certain qu'un ingénieur du Midi ne peut être obligé de prendre, sous le prétexte de l'ancienneté, un surveillant du Nord. Ce ne serait pas réalisable.

Ce que je puis faire, c'est recommander aux ingénieurs de choisir de préférence parmi les surveillants à leur portée, les plus anciens et les plus dignes.

M. Rouby. Je ne demande pas que les ingénieurs choisissent sur une liste déjà faite les surveillants qui sont occupés, mais bien ceux qui ne seront pas occupés et qui vous auront transmis leur demande, en disant qu'ils ne sont plus surveillants de travaux. C'est à ce moment que je voudrais que les ingénieurs, placés sous vos ordres prissent sur cette liste, parmi les plus anciens, ceux qui demanderaient à rentrer.

M. le ministre. C'est dans cet esprit-là que j'agirai.

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

Je mets aux voix le chapitre 10, au chiffre de 441,000 fr.

(Le chapitre 10 est adopté.)

« Chap. 11. — Frais généraux du service des ponts et chaussées, 1,332,000 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 12. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime 384,000 fr. »

La parole est à M. Brindeau.

M. Louis Brindeau. Je désire appeler l'attention de la Chambre et celle de M. le ministre des travaux publics sur une catégorie de fonctionnaires qui, jusqu'ici, n'a pas fait beaucoup parler d'elle dans cette enceinte, mais qui joue dans l'administration de nos ports de commerce un rôle considérable : s'agit des officiers et des maîtres de ports.

Mes observations tendront principalement à obtenir de M. le Ministre des travaux publics une revision des décrets de 1854 et de 1901 qui règlent l'admission à ces fonctions. Pour faire ressortir l'importance de ces emplois il me suffira de rappeler que ce sont ces officiers qui règlent dans nos ports l'entrée et la sortie des navires, leur passage dans les écluses, leur mise à quai, qui sont chargés de la police intérieure des bassins et qui, lorsqu'il se produit dans l'intérieur d'un port un accident, des difficultés quelconques, un incendie, sont chargés de la direction des secours.

Puisqu'il s'agit des ports de commerce, il semblerait que ces fonctions dussent être dévolues de préférence à des officiers de la marine marchande. Il n'en est pas ainsi, ou tout au moins la réglementation actuellement en vigueur donne aux officiers de la marine de l'Etat qui ont quitté le service, une trop grande facilité d'accès à ces fonctions, au préjudice des officiers de la marine marchande.

Je m'explique, M. le rapporteur du budget des travaux publics a d'ailleurs indiqué dans son rapport — je ne reviendrai pas en détail sur ce point — les diverses conditions d'admission exigées des candidats. Je veux me borner à en indiquer les traits principaux.

Pour être admis aux fonctions de capitaine de port, il suffit d'être officier de la marine de l'Etat, quel que soit le grade du candidat et quel que soit le temps depuis lequel il a quitté le service. Au contraire, les officiers de la marine marchande, pour avoir droit au même poste, sont obligés de justifier en même temps que du brevet de capitaine au long cours, d'un commandement en premier sur des navires d'un certain tonnage, pendant un temps assez long, ou bien avoir exercé pendant deux ans des fonctions de lieutenant de port.

Également pour l'accession aux fonctions de lieutenant de port, la seule qualité d'ancien officier de la marine de l'Etat suffit. Au contraire, certaines conditions particulières sont exigées des officiers de la marine marchande : on leur demande non seulement leur brevet de capitaine au long cours mais encore l'attestation d'avoir commandé en premier ou en second un navire d'un certain tonnage pendant une durée déterminée.

Cet état de choses n'est évidemment pas justifié aujourd'hui. Il l'était à la rigueur autrefois, lorsqu'il y avait un rapport plus étroit entre les fonctions d'officier de la marine de l'Etat et celles de la marine de commerce. Si l'on remonte même très loin dans le passé, on peut dire qu'à certaines époques, ces fonctions se confondaient presque ; mais plus nous allons, plus s'accroît la différence qui existe entre les navires de commerce et les navires de la marine de guerre, et plus également il est nécessaire — c'est là un point des plus importants — que l'officier qui exerce les fonctions de commandant ou de lieutenant de port soit initié aux habitudes et aux usages du commerce, qu'il ait réellement manié des navires de commerce et qu'il soit au courant des conditions de construction, d'aménagement, d'arrimage des navires de commerce. Il est nécessaire aussi qu'il connaisse la législation commerciale, en un mot qu'il soit préparé par l'exercice d'une profession antérieure aux nouvelles fonctions qui lui sont confiées. (*Très bien ! très bien !*)

J'ajoute qu'en ce qui concerne les officiers de la marine de l'Etat, quelle que soit leur valeur, il est bien évident qu'ils se trouvent tout d'abord complètement dépaysés et quelque peu embarrassés au milieu d'un port de commerce.

D'autre part, ils ont des habitudes d'esprit tout à fait spéciales ; il est évident que l'officier qui a commandé à un degré quelconque sur un navire de guerre est exposé souvent à apporter dans l'exercice de ces nouvelles fonctions, tout au moins au début, un peu plus de raideur qu'il ne convient : Lorsqu'on a affaire aux armateurs, aux négociants, au personnel commercial, il faut souvent savoir interpréter les règlements de façon à donner la plus large satisfaction aux armateurs, aux capitaines, aux commerçants.

Enfin — et c'est là une autre considération non moins sérieuse — il est indispensable, pour favoriser son développement, de doter notre marine marchande d'officiers de plus en plus capables, d'y attirer des jeunes gens intelligents et instruits pouvant concevoir l'espérance de trouver plus tard, lorsque l'âge et le service passé à bord des navires de commerce les auront fatigués, certaines fonctions qui seront en quelque sorte la continuation, le prolongement de leur profession.

C'est d'ailleurs dans cette voie qu'on est déjà entré à différents points de vue. Je rappellerai notamment que pendant longtemps on a protesté, et avec raison, contre l'espèce de monopole qu'on avait donné aux officiers de la marine de l'Etat, capitaines de frégate ou lieutenants de vaisseau, pour commander les paquebots transatlantiques de préférence à tous autres, et dans ces dernières années on a, dans une certaine mesure, donné satisfaction aux plaintes des capitaines au long cours.

D'autre part, en 1900, la Chambre avait été saisie d'un projet de loi relatif aux capitaines visiteurs. Ces fonctions sont réservées jusqu'à présent aux anciens officiers de la marine de commerce. Ce projet de loi avait pour effet de les en priver, ou à peu près, et de leur substituer des officiers de l'Etat.

La commission de la marine de la précédente législature fit mauvais accueil à cette proposition : dans un rapport qu'elle voulut bien me confier elle donna un avis défavorable à cette partie du projet de loi, et elle demanda, afin de maintenir aux officiers de la marine marchande les encouragements nécessaires, qu'ils conservassent ces fonctions.

Je puis donc invoquer deux précédents des plus significatifs en faveur de ma thèse.

Il me reste à déterminer — et sur ce point je n'ai pas la prétention d'indiquer d'une façon absolument précise ce qu'il conviendrait de faire, car c'est à une étude simplement que je convie pour l'instant M. le ministre des travaux publics — quels seraient les moyens de donner satisfaction légitime aux officiers de la marine du commerce.

Je ne demande pas qu'on prive absolument les anciens officiers de marine, les officiers de vaisseau, du droit d'espérer remplir des fonctions dans nos ports de commerce. Je demande tout simplement qu'on établisse l'égalité entre ces deux corps au point de vue des principales conditions d'admissibilité.

Pour y parvenir, en ce qui concerne par exemple les fonctions de commandant de port, je crois qu'il serait désirable que, pour les uns comme pour les

autres, on exigeât qu'ils eussent exercé pendant deux ans au moins ou pendant un laps de temps à déterminer, les fonctions de lieutenant de port. De cette façon, les anciens officiers de vaisseau auraient fait, pendant un temps suffisamment long, leur apprentissage dans un port de commerce, et ils seraient arrivés ainsi à acquérir une partie des connaissances qui leur sont nécessaires.

D'autre part, il y a certains points de la réglementation actuelle qui ont pour effet de donner à l'avancement des officiers qui sortent de la marine marchande pour entrer dans le corps des officiers de port, un caractère particulièrement difficile. Cela est d'autant plus fâcheux que les officiers de marine de l'Etat, lorsqu'ils ont quitté le service du ministère de la marine et qu'ils postulent l'entrée au ministère des travaux publics dans les services dont il s'agit, sont, en général, beaucoup plus jeunes et bénéficient de pensions beaucoup plus élevées que celles que touchent les anciens capitaines au long cours sur les fonds des invalides de la marine; celles des anciens officiers de marine sont souvent quatre ou cinq fois plus élevées que celles des anciens officiers de la marine de commerce.

Etant donnée cette considération, il conviendrait de s'efforcer de ne point créer de difficultés spéciales aux officiers de la marine de commerce. Or, elles résultent précisément du jeu des décrets actuels. En effet, il faudrait pour que la règle dont je me permettais tout à l'heure de poser les bases pût avoir un effet salutaire et efficace, que les fonctions de capitaine de port puissent être données aux lieutenants de port sans distinction entre la première et la seconde classe. Que se passe-t-il, en effet, actuellement? Les lieutenants de seconde classe mettent huit ou neuf ans pour passer de la deuxième à la première classe, de telle sorte qu'à l'époque où ils pourraient légitimement espérer arriver à être capitaines de port, ils sont souvent fatigués, trop âgés. C'est ainsi que, par suite du fonctionnement d'une réglementation défectueuse sont écartés, au profit des officiers provenant de la marine militaire, des sujets qui auraient pu rendre de grands services.

Il y aurait lieu également peut-être d'abaisser la limite d'âge de soixante à cinquante-cinq ans pour l'entrée en fonctions et, ensuite, afin de permettre des mouvements suffisants pour encourager le personnel, de fixer à soixante-dix ans la limite d'âge.

Aussi bien, n'y a-t-il pas actuellement de limite d'âge pour les capitaines de port, de telle sorte que l'avenir de tous ceux qui se trouvent dans les rangs inférieurs est trop souvent, — qu'on me passe l'expression vulgaire, — complètement bouché, parce que l'on conserve des capitaines de port extrêmement fatigués et qui sont, quelquefois, hors d'état de remplir d'une façon suffisante les fonctions qui leur sont confiées.

Enfin, il conviendrait, je crois, d'exiger des officiers de la marine de l'Etat pour l'entrée dans ce corps, qu'ils n'aient pas quitté le service à la mer depuis trop longtemps. En effet, si l'on consulte la liste actuelle des capitaines de port on constate que certains d'entre eux furent nommés, alors qu'ils avaient quitté la navigation et le service de la marine depuis vingt-cinq ou vingt six ans et même quelquefois davantage. Il y a là, vous le voyez, en faveur des officiers de la marine de l'Etat des avantages qui ne sont nullement justifiés par le bien du service.

Enfin, il faudrait fixer l'avancement par moitié au choix et par moitié à l'ancienneté et le faire au fur et à mesure des vacances, car, actuellement, il n'y a d'avancement qu'un fois par an. Vous sentez le découragement qui peut en résulter pour le corps des officiers de port.

Lorsqu'on a discuté autrefois cette question de la composition du corps des officiers de port, on a fait valoir en faveur des officiers de marine cette considération qu'ils ont, au point de vue scientifique, des connaissances plus développées et une instruction générale plus grande. Eh bien! l'argument ne porte pas d'une façon complète, il ne porte même presque pas, parce qu'en réalité les anciens officiers qui sortent du rang et qui, par conséquent ne remplissent pas les conditions que l'on allègue trop souvent pour justifier les préférences dont ils sont l'objet.

Ce n'est donc pas de ce côté qu'il faut aller si l'on veut relever le niveau du corps des officiers de port et y préparer de bons candidats aux fonctions de capitaines commandants de port; je crois qu'il y aurait un moyen qui consisterait à corriger l'anomalie existant actuellement dans les conditions exigées des officiers de la marine de commerce pour arriver à ces fonctions.

En effet, lorsqu'on lit la réglementation actuelle, on est frappé de ce fait que des avantages beaucoup trop considérables sont faits à ceux qui ont commandé en premier des navires de 500 tonneaux, qu'aux officiers qui ont commandé en second des navires d'un tonnage bien supérieur et à bord desquels ils remplissaient des fonctions très importantes, et qui, eux, se trouvent placés dans une situation tout à fait inférieure.

Pour mieux me faire comprendre, je dirai qu'à l'heure actuelle, étant donnée la progression toujours croissante des grands cargos et des navires de toute nature, un bateau de 500 tonneaux est un navire de faible importance. Au contraire, les capitaines en second à bord des transatlantiques ou des cargoboats modernes ont à exercer des fonctions difficiles, compliquées, qui évidemment leur donnent, au point de vue des capacités à exiger des officiers de port, une compétence beaucoup plus grande que celle que peuvent acquérir les officiers qui n'ont jamais commandé en premier que des navires de 500 tonneaux ou un peu au-dessus. L'expérience qu'ils ont pu y acquérir donne des garanties beaucoup plus grandes pour le bon exercice des fonctions qu'ils postulent.

Dans ces conditions, je demandai à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien étudier la revision des décrets actuels. Je ne déposai ni amendement, ni projet de résolution.

Je comprends très bien, en effet, que M. le ministre, nouvellement entré en fonctions, ait besoin d'un certain délai pour étudier une question qui ne manque pas de complications. Les intéressés lui ont, d'ailleurs, adressé très respectueusement par la voie hiérarchique un certain nombre de pétitions à ce sujet. Je lui demandai simplement d'examiner cette question avec la plus grande attention, et je suis persuadé que s'il donne aux intéressés les satisfactions que je réclame, il aura d'abord établi une égalité nécessaire tout en faisant œuvre vraiment démocratique; il aura, en même temps, donné aux officiers de notre marine marchande un encouragement nécessaire et doté nos ports de commerce d'un personnel mieux au courant

des nécessités spéciales, et toujours croissantes de notre marine commerciale. (*Applaudissements.*)

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

M. Jules Siegfried. Messieurs, j'appuie complètement les observations présentées par M. Brindeau. Les officiers et maîtres de port ont un service particulièrement difficile dans les grands ports de commerce, parce qu'ils ne sont pas seulement chargés d'un service de jour, mais encore d'un service de nuit très dur. Passe encore en été; mais en hiver ce service est extrêmement pénible, car il exige la présence des officiers et maîtres de port pendant toute la durée d'une marée, c'est-à-dire pendant quatre à cinq heures, par exemple, en ce qui concerne le Havre.

Or leur avancement est fort lent : il faut, comme le disait M. Brindeau, environ dix à douze ans pour passer de la seconde à la première classe, c'est-à-dire pour être lieutenant de port. C'est trop; et non seulement on les fait attendre trop longtemps mais encore, par raison d'économie, le ministère des travaux publics a diminué leur nombre. Le nombre des lieutenants de 1^{re} classe était de vingt-neuf en 1901 dans toute la France; l'an dernier, il n'était plus que de vingt-deux. Il y a là réellement une économie exagérée.

D'autre part il serait juste d'accorder sinon la préférence, du moins l'équivalence dans le choix des capitaines. Or, on donne trop souvent la préférence aux officiers de la marine militaire. Leurs services sont dignes de récompense, sans aucun doute, mais il faut tenir compte aussi des services qui ont été rendus par les capitaines de la marine marchande.

J'appelle donc l'attention de M. le ministre sur ces excellents serviteurs qui ont rendu de grands services à la marine marchande, pendant de longues années, et qui ont droit à toute la bienveillance de l'administration des travaux publics. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre des travaux publics. Je ne méconnais ni l'importance du rôle des officiers et maîtres de port, ni les services qu'ils rendent; mais M. Brindeau et M. Siegfried ont l'air d'ignorer la proportion dans laquelle a lieu leur nomination, eu ce qui concerne les officiers et maîtres de port sortant de la marine militaire et ceux venant de la marine marchande. Depuis 1900, il a été nommé 134 officiers ou maîtres de port. Sur ces 134, il y a 93 officiers de la marine marchande et 41 seulement de la marine militaire. Si je prends les officiers grade par grade je constate qu'il a été nommé : 2 capitaines provenant de la marine marchande et 2 provenant de la marine militaire; pour le grade de lieutenant il a été nommé : 4 lieutenants provenant de la marine militaire, 14 provenant de la marine marchande. Enfin, pour les maîtres de port, il en a été nommé 33 venant de la marine militaire, 77 de la marine marchande.

Je ne suppose pas, messieurs, que vous vouliez proposer l'exclusion des officiers venant de la marine militaire. Quoi qu'il en soit, autant pour cette question que pour celle de l'avancement et pour toutes celles que soulevait tout à l'heure l'honorable M. Brindeau, j'indique qu'il a été créé au cours de l'année dernière une commission des officiers et maîtres de port. Je renverrai toutes ces questions à cette commission qui me donnera à bref délai, je l'espère, ses conclusions; je verrai ensuite si je dois les appliquer

en totalité ou seulement en partie. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Je mets au voix le chapitre 12 au chiffre de 384,500 fr.

(Le chapitre 12, mis aux voix est adopté.)

M. le président. « Chap. 13. — Personnel des gardes pêche, gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce, 2,678,000 fr. »

La parole est à M. Bouveri.

M. Bouveri. L'an dernier, lors de la discussion du budget des travaux publics, j'ai déjà eu l'honneur d'appeler l'attention de la commission du budget sur le chapitre 13 concernant les agents inférieurs de la navigation, notamment les éclusiers. La commission du budget, présidée par M. Doumer, m'avait manifesté sa bonne volonté et son désir d'améliorer la situation de ces agents inférieurs; en un mot, une promesse avait été faite. A la suite de mes observations et de celles de mes collègues, MM. Cornet et Noël, la commission du budget, de concert avec la direction des mines et de la navigation, institua une commission extraparlamentaire.

Cette commission a dû travailler avec les ingénieurs en chef des départements afin de rechercher quel était le remède à apporter à la situation des agents auxquels nous nous intéressons. Mais cette enquête n'a pas été conduite comme nous l'aurions désiré. On a, en effet, estimé un peu trop haut certains petits avantages donnés à des agents inférieurs. Les conducteurs qui ont fait l'enquête ont exercé une pression sur les éclusiers : ils ont, malgré les éclusiers, estimé le terrain et le logement qui leur sont concédés au-dessus de la valeur réelle.

Dans la Côte-d'Or, par exemple, le logement occupé et le terrain environnant ont été estimés au-dessus de 50 fr. En Saône-et-Loire, dont on ne peut pas dire, je crois, que les terrains sont plus fertiles que ceux de la Côte-d'Or, l'estimation a été de 142 fr. Je crois que les ingénieurs, ainsi que les contrôleurs, ont commis une erreur; la valeur du logement et du terrain concédés aux agents de la navigation est certainement inférieure à 142 fr.

Pour le démontrer il me suffira d'indiquer que les locaux ayant autrefois appartenu à des éclusiers sont loués à des particuliers moyennant une somme de 60 à 80 fr. Je ne sais même pas si les locataires ont à leur charge les portes et fenêtres; mais enfin on leur fait payer 60 à 80 fr pour ces locaux et ces terrains, alors qu'on les estime à 142 fr., quand c'est un éclusier qui en occupe de semblables.

De plus, les éclusiers en exercice du département de Saône-et-Loire ont à leur charge l'impôt des portes et fenêtres, plus 500 mètres de chaussées à entretenir près de l'habitation, et quand il y a des réparations ou des démolitions aux écluses, l'administration les oblige à prendre soin des matériaux provenant de ces démolitions, à les ranger en bon état dans un coin de leur jardin et cela sans indemnité, quoique le terrain soit encombré et ne rapporte rien. Les particuliers qui louent vos habitations reconnaissent eux-mêmes que celles qu'occupent les éclusiers ne valent pas davantage que les leurs.

J'estime donc que les conducteurs qui ont été chargés de cette estimation par les ingénieurs en chef n'ont pas rempli leur rôle. En effet, si les éclusiers

retirent des bénéfices des terrains qu'on leur concède et des francs bords, ce n'est pas en dormant ; il faut leur tenir compte du travail qu'ils fournissent et de l'engrais qu'ils apportent ; un terrain sans engrais ne rapporte pas grand'chose.

Si vous déduisez donc l'engrais et le travail de l'éclusier, la valeur du terrain est très faible. D'ailleurs, les terrains donnés aux éclusiers sont généralement les plus mauvais de la contrée, car les canaux, notamment ceux de la Deune, suivent les parties basses des vallées qui généralement restent en friche. Je crois donc que l'on a évalué trop haut l'indemnité à ajouter au traitement des éclusiers.

Nous ne sommes pas d'accord non plus sur l'ensemble des traitements que l'administration indique dans le tableau qui a été remis à la commission extraparlémentaire, notamment pour les départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Nous avons pris la moyenne des moyennes, parce qu'au traitement fixe s'ajoutent des indemnités successives, et nous avons constaté dans la moyenne des indemnités pour ces départements une erreur de 250 fr., et pour le département de Saône-et-Loire une erreur de 167 fr. 50.

Le chiffre indiqué par l'administration au tableau qui a été remis à tous nos collègues de la commission est donc en contradiction avec la somme que les éclusiers touchent chaque année.

L'an dernier — je le disais au début de mes observations — on nous avait promis d'améliorer la situation de ces agents ; or, j'ai constaté avec regret — et la commission s'en explique — que le chiffre du chapitre 13 — que la commission du budget avait fixé l'an dernier à 2,715,000 fr. et que, sur mon observation, d'accord avec son président, elle avait consenti à porter à 2,735,000 fr. — a été cette année diminué de 57,000 fr. qui ont été reportés au chapitre 16. Je suis heureux de voir que le ministre des travaux publics actuel est à peu près d'accord avec moi, ainsi que j'ai pu le reconnaître en lisant le rapport sur le budget des travaux publics qu'il a rédigé l'an dernier au nom de la commission des finances du Sénat pour l'exercice 1904.

Il condamne lui-même une partie des frais généraux ; or, ces frais généraux, qui s'élèvent à une somme de 57,000 fr. prélevés sur le chapitre 13 et rejetés au chapitre 16, concernent, pour partie je crois, ce qu'on appelle les frais de statistique.

Monsieur le ministre, vous reconnaîtrez avec moi que ceux qui sont payés pour les travaux qu'occasionnent les statistiques ne sont pas ceux justement qui effectuent lesdits travaux. Les éclusiers exécutent les travaux de statistique, et ce sont des employés supplémentaires qui, sur l'ordre de l'ingénieur, vont prendre chez l'éclusier les feuilles sur lesquelles est inscrite la statistique, l'emportent chez le contrôleur et touchent ainsi l'indemnité qu'on appelle frais généraux que vous avez condamnés vous-même en 1904 dans votre rapport.

Les éclusiers voient leur chapitre diminué tous les ans pour payer des agents dont on peut parfaitement se passer.

Sous le bénéfice de ces observations, je demande à la commission du budget et à M. le ministre des travaux publics comment ils entendent, après l'enquête qui a été faite et qui se poursuit encore dans une contrée du Nord, je crois, améliorer la situation des

agents dont nous nous occupons en ce moment. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Pour les 57,000 fr. dont parle M. Bouveri, il n'y a rien de changé que le transfert de cette somme d'un chapitre à l'autre ; ces 57,000 francs, qui représentent l'indemnité de statistique seront toujours payés aux éclusiers dont il défend les intérêts.

Quant aux erreurs que me signale M. Bouveri, il comprendra que je ne puisse pas les discuter à cette heure. Qu'il me les signale, qu'il m'en entretienne, je les examinerai, et si ces erreurs sont réelles je m'efforcerai de les rectifier. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bouveri. Les chiffres que j'indique à la Chambre et à l'administration des travaux publics me sont fournis par les éclusiers. Je ne pense pas qu'on puisse les soupçonner de m'avoir donné des chiffres faux. Le traitement annuel que vous leur allouez est si minime qu'ils ne peuvent pas ne pas savoir exactement ce qu'ils touchent par mois.

Or, en Saône-et-Loire l'administration indique, dans les tableaux qu'elle nous a communiqués, une somme de 1,079 francs annuelle pour les éclusiers. Nous lui opposons, nous, le chiffre de 914 fr. 50, soit une différence de 167 fr. 50. Pour la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne, la différence est encore plus sensible.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 13?...

Je mets aux voix ce chapitre au chiffre de 2,678,000 francs.

(Le chapitre 13 est adopté.)

« Chap. 14. — Frais généraux du service de surveillance de la pêche sur les canaux et les cours d'eau navigables canalisés, 16,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Personnel des maîtres et gardiens des phares et fanaux, 750,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Frais généraux relatifs au personnel des agents inférieurs de la navigation intérieure des ports et des phares, 832,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions, 6,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 18. — Personnel du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer, 258,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 19. — Personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, 922,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 20. — Personnel des contrôleurs des comptes des chemins de fer et des contrôleurs du travail, 336,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Frais de tournées des contrôleurs des comptes des chemins de fer et des contrôleurs du travail, 82,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer et canaux concédés et subvention au congrès international des chemins de fer, 363,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 23. — Frais généraux du service de surveillance des mines, minières, carrières et appareils à vapeur, 290,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Indemnités aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, 250,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Comité de contentieux et frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et aux règlements des travaux. — Frais de procédure de déchéance et de mise en adjudication des concessions minières inexploitées, 44,970 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 26. — Secours aux anciens fonctionnaires ou agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc., 490,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 27. — Bonifications des pensions de retraites des cantonniers de l'Etat, 451,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 28. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et des chemins de fer de l'Etat, 3,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 29. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, des comités et commission, 164,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 30. — Matériel et dépenses diverses des écoles des ponts et chaussées et des mines et des services annexes de ces écoles, 97,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 31. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics. — Abonnements. — Annales des ponts et chaussées et des mines. — Achats d'ouvrages et de cartes. — Reliures, 538,000 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 32. — Routes et ponts (Entretien et réparations ordinaires). 29 millions. »

La parole est à M. Bertrand.

M. Paul Bertrand (Marne). Messieurs, la route nationale n° 3 qui, à une époque antérieure de notre histoire, mettait en communication Paris avec Metz et Mayence, s'arrête aujourd'hui à Verdun, notre grande place forte sur la frontière de l'Est. Elle traverse une partie importante du 6^e corps d'armée, la forêt de l'Argonne et le défilé historique célèbre des Islettes.

Si je donne ce détail, ce n'est pas pour faire preuve d'une érudition bien facile, mais pour que la Chambre veuille bien reconnaître avec moi que mes observations, bien qu'ayant l'apparence, dans une certaine mesure, d'une question d'intérêt local, ont une portée beaucoup plus importante, d'ordre général, et intéressent même la défense nationale.

M. le lieutenant-colonel Rousset. Exclusivement la défense nationale.

M. Paul Bertrand (Marne). Dans quel état se trouve le pont situé sur la route nationale n° 3, à l'entrée de la forêt de l'Argonne ? Ce n'est pas moi qui répondrai, mon témoignage pouvant, dans une certaine mesure, paraître un peu suspect comme étant intéressé ; c'est votre représentant officiel et autorisé, monsieur le ministre, c'est un homme remarquable, M. l'ingénieur en chef du département de la Marne. Au mois d'août dernier, à la session du conseil général, il déclarait dans un rapport en termes formels que « la reconstruction du pont des Bois à Sainte-Menehould s'imposait à bref délai. »

La reconstruction de ce pont à tablier de bois est chiffrée d'après l'ingénieur en chef à une somme totale de 73,000 fr. Ayant demandé à M. le rapporteur du budget des travaux publics si, la nécessité s'en faisant sentir d'après les conclusions de l'ingénieur en chef, ce travail serait effectué sur le budget de 1905 et ayant reçu une réponse négative j'ai fait une

démarche au ministère des travaux publics. Sans contester l'exactitude des indications que je fournissais, sans contester la nécessité de la réfection de ce pont, on m'a dit qu'on n'avait pas de crédits suffisants.

Je me permets d'insister et de demander à M. le ministre des travaux publics, si, à la suite de ma démarche, on n'a pas fait il y a quelques jours un nouvel examen et si on n'a pas constaté que certaines parties du pont étaient absolument pourries, ce qui justifie cette crainte manifestée, me disait-on, par un officier d'artillerie au sujet de la façon dont se comporterait le pont lorsqu'un régiment d'artillerie aurait à le traverser.

M. le lieutenant-colonel Rousset. Il ne le traverserait pas ; il resterait dans la rivière.

M. Paul Bertrand (Marne). Ce pont met en communication la ville de Sainte-Menehould avec le quartier de cavalerie et la gare de la compagnie de l'Est. Dans le 6^e corps d'armée, il est souvent traversé par une partie des troupes d'artillerie et d'infanterie allant au camp de Châlons pour faire leurs écoles à feu.

Je ne veux rien exagérer, mais je me demande quelle serait la responsabilité non seulement de l'administration des travaux publics mais peut-être même de l'administration de la guerre si, ce que je ne souhaite pas, une mobilisation, devenue nécessaire par des considérations de politique extérieure, montrait qu'on ne pourrait pas, sous peine d'accident, se servir de ce pont sur la route nationale n° 3, alors que l'ingénieur en chef a déclaré que les travaux s'imposaient d'urgence.

J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez, sur un crédit de 29 millions, trouver les 73,000 francs nécessaires pour sauvegarder cette partie de notre frontière de l'Est. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, les ingénieurs ont dressé dans ces derniers temps un projet de reconstruction du pont de bois. Ce projet a été soumis au conseil général des ponts et chaussées qui a conclu à l'étude de deux projets comparatifs. Il ne me restait qu'à adresser au préfet l'avis du corps des ponts et chaussées. Actuellement ce projet est soumis aux ingénieurs et je ferai tout mon possible pour les presser. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. Paul Bertrand (Marne). Je remercie M. le ministre, mais je constate que l'administration a reconnu que certaines parties du pont étaient absolument pourries et je dégage, en ce qui me concerne, ma responsabilité.

J'insiste d'une façon toute spéciale pour qu'on veuille bien faire le nécessaire. (*Applaudissements.*)

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

M. Georges Cochery, président de la commission du budget. La commission du budget ne peut qu'être très frappée, comme, je crois, toute la Chambre, des observations présentées par l'honorable M. Bertrand ; elle désirerait très vivement que satisfaction y fût donnée le plus tôt possible. Mais d'une manière générale, à propos du chapitre relatif à l'entretien des routes et des ponts elle doit faire remarquer qu'elle a accordé intégralement le crédit qui lui était demandé, et qui est supérieur de quelques mil-

liers de francs à celui qui a été voté l'année dernière.

Elle n'ignore pas que malheureusement ces ressources ne sont pas suffisantes pour mettre à l'heure actuelle toutes nos routes nationales dans l'état d'entretien indispensable. (*Très bien ! très bien !*)

Je profite de cette occasion pour prier M. le ministre des travaux publics de vouloir bien, dans l'établissement du budget prochain, dire au Parlement toute la vérité et lui demander les ressources nécessaires. (*Très bien ! très bien !*)

Il est indispensable, d'une part, de maintenir en bon état — ce sera une économie — cette richesse publique que sont nos grandes routes nationales ; et il est non moins indispensable de se rendre compte que depuis l'époque déjà lointaine où furent répartis des crédits entre toutes les routes, les conditions de la circulation se sont profondément modifiées. (*Très bien ! très bien !*)

Ce serait une grosse erreur que de vouloir maintenir la répartition actuelle, en se contentant de faire quelques augmentations sur certains points et quelques réductions sur d'autres. Il faut qu'une nouvelle répartition soit faite de manière à ne pas laisser périliter un outillage national aussi important. (*Très bien ! très bien !*)

M. Paul Bertrand (Marne). Je suis heureux de l'appui que me donne M. le président de la commission du budget. J'insiste sur l'urgence de ma réclamation ; j'espère que l'administration voudra bien y donner satisfaction non seulement dans notre intérêt, mais dans l'intérêt même de la défense nationale. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. M. le président de la commission du budget demande une meilleure répartition du crédit actuel et une augmentation de ce crédit dans l'avenir.

M. le président de la commission du budget. Je demande qu'on nous mette en présence de la situation réelle.

M. le Ministre. J'étudierai la question et je ferai établir la situation exacte. S'il ne faut plus de 29 millions, je demanderai à mon collègue des finances un relèvement du crédit. Je ferai mon possible ; mais si M. le ministre des finances ne peut m'accorder ce supplément de crédit, qu'y pourrai-je ?

M. Empereur. Demandez-le dans l'intérêt des routes nationales ; c'est fort important.

M. le ministre. Je ferai tous mes efforts pour obtenir cette augmentation, mais je ne promets pas que je réussirai.

M. Empereur. Vous devez l'exiger. C'est la fortune de la France qui est engagée. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. La parole est à M. Ernest Flandin.

M. Ernest Flandin (Calvados). La Chambre n'a peut-être pas oublié qu'à deux reprises, au cours de la présente législature, plusieurs de mes collègues et moi avons appelé sa bienveillante attention sur les cantonniers de l'Etat. En cherchant à améliorer la situation précaire de ces modestes travailleurs, nous ne nous proposons pas seulement de venir en aide à des milliers de braves gens rétribués sur les fonds du Trésor, mais nous espérons également que le Parlement, en leur témoignant sa sollicitude, donnerait un exemple profitable aux conseils généraux, et dont bénéficieraient les cantonniers vicinaux. (*Très bien !*

très bien ! à droite.) Je dois dire que nos efforts joints à ceux de notre collègue M. Lucien Cornet, si bien secondés d'ailleurs par la plupart des membres de cette Chambre, n'ont pas été vains, et que le scepticisme que je professais l'an dernier à cette tribune pour les travaux de la commission spéciale instituée par le ministre n'était pas entièrement justifié.

En effet, depuis cette époque, un règlement nouveau, en date du 21 mars 1904, a apporté à la situation des cantonniers de l'Etat une partie notable des améliorations que nous avions demandées ; il serait injuste de ne pas le reconnaître.

Rappelons, parmi celles-ci, l'allocation pour l'acquisition de certains instruments de travail que nous n'avions cessé de réclamer ; l'indemnité accordée aux cantonniers chefs autorisés à se servir d'une bicyclette ; la limitation du travail journalier, l'indemnité de déplacement et surtout, car c'était une des questions les plus importantes, la mise en congé qui, désormais, ne devra être prononcée que sur la demande de l'intéressé.

M. Fernand Engerand. La mise en congé, telle qu'elle était pratiquée, était d'ailleurs tout à fait injuste.

M. Ernest Flandin. Je suis loin de méconnaître les avantages sérieux de ces réformes, j'y applaudis de grand cœur, et j'espère que M. le ministre continuera à suivre la voie excellente dans laquelle s'était engagé son prédécesseur. (*Très bien ! très bien !*)

Les dispositions nouvelles du règlement du 21 mars 1904 ne doivent être considérées à mon sens, que comme le prélude des améliorations nécessaires que nous devons apporter au sort des cantonniers et dont les principales, qui restent à réaliser, concernent les salaires et les retraites.

Je sais bien qu'une circulaire de M. Maruéjols en date du 20 mai 1904 a prescrit la nomination dans les départements de commissions spéciales, qui ont pour mission de rechercher quels sont les salaires moyens des ouvriers agricoles dont les travaux se rapprochent autant que possible de ceux des cantonniers.

Je sais qu'il était dans les intentions de M. Maruéjols, lorsque les rapports de ces commissions seraient terminés, de laisser les préfets, sur la proposition de MM. les ingénieurs, fixer pour chaque classe de cantonniers les salaires qui leur seraient afférents.

Cette manière de procéder peut être bonne, mais que M. le ministre me permette de lui exprimer un vœu. Nous savons, hélas ! que dans un grand nombre de départements les salaires des ouvriers agricoles sont trop souvent des salaires de famine. Que M. le ministre me permette donc de lui demander instamment — et je suis sûr d'être l'interprète de toute la Chambre — de ne pas se baser dans ces départements sur les cours à bas prix du travail pour déterminer les traitements des cantonniers. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

L'Etat doit être le modèle des patrons ; il lui appartient de donner l'exemple. Il importe qu'il garantisse à tous ceux qui le servent avec dévouement, grands et petits, des moyens d'existence largement suffisants aux besoins de la vie.

L'urgence de cette réforme s'impose ; elle est d'autant plus grande qu'elle est légitimement attendue par les intéressés ; je dirai même qu'elle leur est due.

Je tiens en effet, à rappeler que, l'an dernier, à pa-

reille époque, M. le ministre nous faisait connaître qu'un projet de décret était soumis au Conseil d'Etat en vue d'augmenter dans des proportions considérables le traitement du haut personnel des travaux publics. Ce projet tendait à relever le traitement de l'inspecteur général de 1^{re} classe de 15,000 à 16,000 francs, des inspecteurs généraux de 2^e classe de 12,000 à 14,000 francs, des ingénieurs en chef de 1^{re} classe de 8,000 à 10,000 francs, des ingénieurs en chef de 2^e classe de 6,000 à 8,000 francs ; enfin les ingénieurs ordinaires étaient augmentés de 1,300 francs et le chapitre concernant les conducteurs devait être majoré d'une somme de 161,000 francs.

J'ai été surpris tout à l'heure lorsque j'ai entendu dire par les orateurs qui m'ont précédé que ces intéressants fonctionnaires, les conducteurs des ponts et chaussées, n'avaient pas reçu, en fait, l'augmentation de traitement qui leur avait été promise, alors qu'un crédit avait été voté pour parer à cette augmentation. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

Je suis bien loin de méconnaître que ces majorations de traitement étaient de toute justice ; car nul plus que moi, croyez-le bien, messieurs, n'admire le dévouement et la science professionnelle du haut personnel des travaux publics. (*Très bien ! très bien !*)

Il me semble néanmoins que le Gouvernement aurait pu commencer par proposer l'amélioration des traitements du petit personnel, des employés les plus modestes de l'administration, de ceux dont, en somme, les salaires ne sont pas suffisants, il faut bien le dire tout haut, pour assurer convenablement leur existence. (*Très bien ! très bien !*)

Mais, messieurs, je m'empresse d'ajouter qu'il serait injuste d'en faire grief au Gouvernement ; car il n'a fait que tenir compte d'un vote émis par la Chambre en 1899.

Cette décision de la Chambre en faveur du haut personnel est à mon sens, un argument encore plus pressant en faveur des revendications dont je suis l'interprète.

Il ne faut pas que le petit personnel des ponts et chaussées puisse croire que la Chambre et le Gouvernement l'ont oublié et que toutes les disponibilités du budget sont réservées exclusivement à l'augmentation des traitements de ses chefs.

La question des retraites n'est pas encore résolue. Il est indispensable que l'administration hâte sur ce point ses travaux. La moyenne des retraites, nous dit dans son rapport l'honorable M. Sibille, est actuellement pour les cantonniers de l'Etat, d'environ 410 fr. Mais, combien parmi eux, sont loin d'atteindre ce chiffre ! combien de ces petits fonctionnaires n'ont même qu'une pension dérisoire, et combien est urgente la réforme qui doit leur assurer une retraite minima de 360 francs par an !

Des exemples nombreux ont été cités en ce sens dans le rapport de l'année dernière sur le budget du ministère des travaux publics pour 1904. L'honorable rapporteur donnait des exemples navrants sur le chiffre réel de certaines retraites des cantonniers de l'Etat. Il est indispensable que M. le ministre des travaux publics hâte cette réforme et nous apporte une solution prochaine. (*Très bien ! très bien !*)

Il en est de même du système actuel, unique, croyons-nous, dans notre administration, qui consiste, en vertu d'une disposition de la loi des retraites, à diminuer de moitié la pension d'un cantonnier,

lorsque celui-ci vient à perdre sa femme. J'entends bien qu'il s'agit d'une loi et qu'il ne dépend pas du Gouvernement d'en modifier l'application ou le texte ; mais je crois que nul mieux que le ministre ne serait qualifié pour apporter le remède qui convient en proposant au Parlement une modification de la loi du 20 juillet 1886, afin de mettre un terme à cet état de choses. Il n'est pas admissible qu'un homme ayant versé pendant de longues années à la caisse des retraites, ayant fait acte de prévoyance, soit, par suite du décès de sa femme, réduit presque à la mendicité. (*Applaudissements à droite.*)

Je termine en exprimant un dernier vœu. Il serait bon que l'administration étudiat le moyen de donner aux cantonniers un uniforme, comme elle le fait pour les douaniers et pour les facteurs. Cette mesure serait excellente à plusieurs points de vue : d'abord parce qu'elle viendrait en aide à ces braves gens dont le budget est fort modeste ; ensuite parce qu'elle permettrait à l'administration d'exiger de ses serviteurs une tenue plus convenable et plus digne.

M. le comte du Pérrier de Larsan. Un uniforme pour casser des cailloux !

M. Ernest Flandin. J'espère que M. le ministre des travaux publics voudra bien calmer nos appréhensions en nous faisant connaître si les réformes que nous avons demandées depuis 1902 sont sur le point d'aboutir. Nous avons vu, depuis l'année dernière, se réaliser, par le décret de 1904, certaines d'entre elles, et non des moins importantes.

Je suis convaincu que le nouveau ministre voudra donner une impulsion puissante à celles qui restent à accomplir, et que, conformément aux promesses faites aux cantonniers de l'Etat, il fera tous ses efforts pour que la question des salaires et celle des retraites reçoivent la plus prompte solution. (*Applaudissements à droite.*)

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

M. Cornudet. L'accueil que vient de faire la Chambre aux éloquentes observations de M. le président de la commission du budget simplifie singulièrement ma tâche. Depuis un certain nombre d'années, j'ai appelé l'attention de mes collègues sur l'insuffisance des crédits d'entretien et de réparation des routes nationales. Cette année tous les orateurs qui ont pris part à la discussion générale du budget des travaux publics, aussi bien M. Vaillant que M. Plichon, ont reconnu l'insuffisance de ces crédits et ont fait appel au Gouvernement pour que, dans le prochain budget, il y eût des prévisions de ressources supérieures.

Je n'ai pas besoin de rappeler, du reste, que déjà, l'année dernière, la Chambre a manifesté, à cet égard, d'une façon très claire, son sentiment. Dans le projet de budget de cette année, M. le ministre des travaux publics a reconnu lui-même que le crédit d'entretien des routes nationales était insuffisant, il a constaté d'autre part, que l'année dernière, la Chambre, aussi bien que la commission du budget, avait été d'avis que ce crédit fût augmenté.

L'honorable M. Gervais, dans son rapport sur le budget de l'année 1904, s'exprimait ainsi :

« Il résulte des indications du tableau précédent que la longueur des routes nationales s'est accrue de 779 kilomètres de 1880 à 1903 et que leur fréquentation s'est élevée de 171 à 193 colliers réduits. Par contre dans le même laps de temps le crédit total qui était de 30 millions en 1880 et de 30 millions

500,000 fr. en 1890 est tombé en 1903 à 29 millions. »

L'honorable M. Sibille, dans son remarquable rapport de cette année, déclare que « depuis vingt ans, les crédits d'entretien des routes nationales dans plusieurs départements ont subi des réductions de 5, de 10, de 15 p. 100, quoique le prix de main-d'œuvre et des matériaux n'ait cessé de croître. »

Et il ajoute : « Il sera donc nécessaire, dans les exercices à venir, d'augmenter la dotation de ce chapitre ainsi que l'ont admis d'ailleurs le Gouvernement et la Chambre au moment de la discussion du budget de 1904. »

Je n'aurais pas besoin de placer sous vos yeux d'autres citations. Je veux cependant rappeler l'opinion de M. Baudin alors qu'il était ministre des travaux publics. J'attache d'autant plus d'importance à son opinion que je le retrouve aujourd'hui rapporteur général de la commission du budget.

M. le rapporteur général. Je n'ai pas changé.

M. Cornudet. Voici les paroles de M. Baudin :

« Les causes de l'insuffisance manifeste des crédits d'entretien sont donc indéniables et l'on peut dire que toute diminution dans les dépenses d'entretien des routes nationales est une diminution du capital lui-même, capital considéré comme s'élevant aujourd'hui à plus de 1,515 millions. »

« Ces diverses considérations, ajoute-t-il — je m'excuse de constater une fois de plus que les mêmes observations reviennent chaque année et sans qu'on puisse se décider à y donner satisfaction — ces diverses considérations militaient pour un relèvement du chapitre 31 — aujourd'hui 32 — si on veut rendre à un grand nombre de routes déjà compromises, les conditions de résistance et de solidité indispensables. »

M. le rapporteur général. Les crédits ont été augmentés au budget suivant.

M. Cornudet. Parfaitement, monsieur le rapporteur général, et c'est ce dont je veux remercier la Chambre et vous-même. On a tenu compte de nos réclamations sur ce point. Nous avons fait remarquer qu'il était illogique de maintenir toujours le même crédit d'entretien alors que, successivement le nombre de kilomètres de routes nationales à entretenir allait en augmentant ; il était aussi illogique, alors qu'on augmentait le traitement des cantonniers, ce qui est très légitime, de prélever cette augmentation sur le crédit d'entretien. Le chiffre voté à cette époque, 717,000 fr., si j'ai bonne mémoire, correspondait d'une part à la somme nécessaire pour entretenir le nombre de kilomètres nouvellement classés dans le réseau des routes nationales et, d'autre part, au crédit destiné à donner aux cantonniers l'augmentation votée par la Chambre.

Donc sur ce point nous avons obtenu le résultat que nous souhaitions ; mais il me semble que la Chambre doit parfaire son œuvre. Après avoir déclaré qu'il était anormal de classer des kilomètres nouveaux sans, en même temps, voter la somme nécessaire pour les entretenir, après avoir déclaré qu'il était aussi anormal d'augmenter le traitement des cantonniers sans voter le crédit nécessaire à cette augmentation, il me semble qu'il reste encore à faire quelque chose dans le même sens.

Vous savez que depuis le milieu du siècle dernier, on a procédé périodiquement à des comptages pour savoir quelle est la circulation sur les routes natio-

nales ; les résultats de ces recensements ont marqué que, contrairement à ce que la Chambre supposait en 1888, la circulation a été toujours en augmentant. On a cru un certain moment que les routes nationales avaient perdu de leur intérêt, que la construction parallèle des voies ferrées avait enlevé un grand intérêt aux routes nationales. Alors la Chambre, avec imprudence, suivant moi, a diminué considérablement les crédits affectés à l'entretien de ces voies de terre. Cependant les divers recensements auxquels on a procédé ont toujours marqué une augmentation : en 1876, on constatait 169 colliers réduits ; 178 en 1882 ; 193 en 1888 et 1894 ; enfin 241 en 1903. C'est sur ce point que je voulais appeler l'attention de la Chambre.

L'année dernière, je n'avais pas insisté à cet égard ; je m'étais contenté des déclarations du Gouvernement et de la commission du budget et prenant acte de l'assentiment de la Chambre, car il me semblait qu'il fallait attendre les résultats des nouveaux recensements. Ces résultats, nous ne les connaissons encore à l'heure actuelle que d'une manière officieuse. Cependant, nous savons qu'il y a eu une augmentation de 10 p. 100 sur la circulation intérieure.

Je crois que la Chambre fera œuvre utile en déclarant que, du moment qu'il y a une augmentation de circulation, il n'est que juste de prévoir une augmentation des crédits destinés à l'entretien des routes.

Je pense avoir cause gagnée après ce que vient de dire M. le président de la commission du budget et, après les paroles prononcées par M. le ministre des travaux publics, je veux être tout à fait bref.

Cependant, je tiens à faire remarquer qu'une véritable révolution se produit en ce qui concerne les routes nationales et je suis obligé d'en faire usage ; il s'agit de la traction mécanique qui a pris un développement considérable depuis un certain nombre d'années, puisque d'après les chiffres que j'ai là et qui m'apparaissent comme certains en ce qui concerne les automobiles en particulier, on a constaté qu'il y avait environ 3,000 automobiles en 1900, 5,300 en 1901, 9,200 en 1903 et 25,000 en 1904.

Il y a là aussi une indication dont M. le ministre des travaux publics doit tenir compte à un double point de vue.

De même les bicyclettes, qui d'abord avaient été considérées simplement comme un sport, sont devenues maintenant un mode usuel de locomotion, emprunté aussi bien par l'employé de la ville qui veut aller prendre l'air le dimanche à la campagne que par le contremaître, par l'ouvrier qui veut se rendre au chantier.

Le développement de la traction mécanique appelle deux observations : la première, c'est qu'il faut tenir compte, dans les recensements, de ces automobiles et de ces bicyclettes ; c'est ce qui a été fait cette année pour la première fois ; il faut tenir compte aussi de ce fait que la rapidité de la circulation use la chaussée dans une certaine mesure ; il faut donc donner à la chaussée une résistance plus forte.

Il est bien clair également que vous ne pouvez pas maintenir sur les routes le pavage qui suffisait au temps de Louis XIV et qu'il y a lieu de substituer à ce pavage déplorable qui constitue sur certains points de véritables lacunes, au moins un petit pavage bien fait ou une chaussée empierrée.

Il y a lieu d'observer en outre qu'il est nécessaire

de maintenir cette circulation rapide sur les routes nationales où elle gêne le moins les riverains et de ne pas obliger, ainsi que cela se passe autour de l'agglomération parisienne, dans la grande banlieue de Paris, les automobiles à emprunter des rues étroites, des chemins sinueux où véritablement la rapidité de la circulation et la poussière soulevée gênent considérablement les populations. Sous le bénéfice des observations que je viens de soumettre à la Chambre j'ai l'honneur de déposer le projet de résolution suivant :

« La Chambre invite le Gouvernement à prévoir dans la préparation du budget de 1906, aux chapitres 32 et 36 du budget des travaux publics, pour l'entretien et les réparations des routes nationales, des crédits en rapport avec les besoins nouveaux constatés par le recensement de 1903 et à répartir ces crédits entre les diverses routes proportionnellement aux nécessités actuelles reconnues par les services compétents. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. Encore une fois, je reconnais avec M. Cornudet, avec le président de la commission du budget, avec tous les orateurs qui ont parlé sur le chapitre 33, l'insuffisance des crédits d'entretien...

M. le président de la commission du budget. Et leur mauvaise répartition.

M. le ministre... et la nécessité de les augmenter. Je prends l'engagement de faire l'impossible auprès de M. le ministre des finances pour obtenir le relèvement de ces crédits. Sous le bénéfice de ces observations je ne fais aucune opposition à l'adoption du projet de résolution de M. Cornudet.

Reste la question posée par M. Flandin.

L'honorable M. Flandin a parlé d'abord des améliorations de détail apportées à la situation des cantonniers et ensuite des traitements ; il a indiqué de quelle façon ils devaient être fixés par les commissions départementales. Soixante dix-neuf départements ont déjà répondu. Il résulte de l'examen de ces réponses que le crédit des cantonniers sera augmenté de 400.000 à 500.000 francs. M. Flandin dit : « Ce n'est pas assez. » Je ne demanderais pas mieux que de donner davantage. Il ajoute : « Vous pourriez prendre sur le chapitre 3 les 140.000 francs que vous allez affecter à l'augmentation du traitement des ingénieurs. » Je dois lui faire remarquer qu'il n'est pas question du tout d'une augmentation réelle des traitements des ingénieurs, mais pour ainsi dire d'une simple modification à ces traitements ; en effet, l'augmentation sera prise sur les frais fixes, de telle façon qu'en définitive le traitement se trouvera diminué d'une somme correspondant à la retenue des 5 p. 100 qui n'était pas effectuée sur les frais fixes.

Ainsi donc il n'y a aucun espoir de prendre sur le chapitre 3 des crédits pour les reporter au chapitre 32.

Quant aux retraites, M. Flandin suppose qu'il n'a encore été rien fait. C'est une erreur. A l'heure actuelle, le cantonnier et sa femme touchent une retraite moyenne de 410 francs. Si la femme vient à mourir, le cantonnier ne reçoit plus qu'une retraite de 205 francs ; si c'est au contraire le mari qui disparaît, la femme reçoit une retraite inférieure à 200 francs.

Qu'a décidé la commission ? C'est que jamais, dans aucun cas, le cantonnier ne pourra recevoir une

retraite inférieure à 360 francs et la femme une retraite inférieure à 240 francs. (*Très bien ! très bien !*)

C'est une amélioration considérable qui va pouvoir être réalisée, car elle dépend uniquement du vote de la loi des finances.

M. le président. Monsieur le ministre, vous ne faites pas opposition au projet de résolution de M. Cornudet, qui est conçu dans le sens des observations présentées par M. le président de la commission ?

M. le ministre. Non, monsieur le président.

M. le président. Je donne lecture de ce projet de résolution.

« La Chambre invite le Gouvernement à prévoir dans la préparation du budget de 1906, aux chapitres 32 et 36 du budget des travaux publics, pour l'entretien et les réparations des routes nationales, des crédits en rapport avec les besoins nouveaux constatés par le recensement de 1903 et à répartir ces crédits entre les diverses routes proportionnellement aux nécessités actuelles reconnues par les services compétents. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ce projet de résolution.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. Ernest Flandin (Calvados). Je vous remercie, monsieur le ministre, des renseignements que vous avez bien voulu me donner ; ils seront accueillis avec joie par le petit personnel des travaux publics, et ils me donnent satisfaction.

J'espère que les réponses des soixante-dix-neuf départements seront bientôt complétées par celles qui vous manquent. Dès qu'elles seront toutes entre vos mains, je suis convaincu que vous leur donnerez sans retard la suite qu'elles comportent.

J'espère aussi en ce qui concerne les retraites, que les desiderata exprimés par la commission seront accueillis et soutenus par vous de telle façon que d'ici peu les retraites des cantonniers soient élevées à ce minimum depuis longtemps ardemment attendu de 360 francs par an. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. La question sera réglée par la loi des finances, elle est pour ainsi dire résolue.

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

M. Lhopiteau. Les observations que j'ai à soumettre à la Chambre intéressent un grand nombre de départements français, tous ceux dans lesquels existent des carrières de pavés et de macadam.

Lorsqu'il s'est agi de l'élaboration du tarif des douanes, les propriétaires de carrières de pavés et de macadam ont donné un exemple qui, malheureusement, n'a pas été suivi et qui est digne de récompense : ils ont déclaré qu'ils n'avaient pas besoin d'être protégés, qu'ils avaient confiance en eux-mêmes, qu'ils comptaient d'ailleurs sur la bienveillance de l'administration à laquelle ils fournissent des matériaux.

Cette espérance a été complètement déçue et c'est sur ce fait que je veux appeler l'attention de M. le ministre. L'administration lorsqu'il s'agit de fournitures intéressant l'Etat, les départements ou les communes, semble presque complètement ignorer qu'il existe en France des carrières pouvant donner des matériaux suffisants pour l'entretien des routes. Dans un grand nombre d'adjudications, elle prévoit l'em-

ploi non de matériaux français mais de matériaux étrangers.

Je pourrais citer un grand nombre d'adjudications pour travaux communaux, départementaux ou d'Etat dans lesquelles vos ingénieurs, monsieur le ministre, ont exclu complètement les matériaux français et ont imposé les provenances de Lobbes, de Quénast et de Lessines en Belgique.

Il en est ainsi dans des départements comme l'Aisne, qui renferme des carrières très importantes ; de même dans le Nord, où la situation est la même et où se trouvent des macadams très durs. Je pourrais citer aussi dans les mêmes conditions le département de Seine-et-Oise.

Il y a là un état de choses qu'il faudrait faire cesser. On a dit que les matériaux français étaient de qualité inférieure à celle des matériaux étrangers. Ceci a été démenti bien des fois et M. Vaillant, notre collègue, a fait justice de cette objection devant le conseil municipal de Paris alors qu'il faisait partie de cette assemblée. J'ai là son rapport dans lequel il déclarait d'une façon très nette que la ville de Paris devait se fournir de matériaux en France au lieu d'aller les chercher à l'étranger. Sur sa proposition, d'ailleurs, le traité qui avait été conclu avec un fournisseur étranger a été rompu.

Je ne veux pas, à l'heure où nous sommes, entrer dans de trop longues explications, mais je dois dire que les prix sont sensiblement les mêmes. Convient-il d'ailleurs de se laisser arrêter complètement par cette question de prix ? Je ne le pense pas. Vous comprenez bien, messieurs, que quand même il y aurait une légère différence, nous en retrouverions dans le pays la contre-partie. Il est certain, en effet, que cette différence de quelques centimes sur le prix de fourniture d'un mètre cube de macadam ou de quelques pavés produirait dans certaines régions une prospérité inconnue aujourd'hui.

D'ailleurs, vous pouvez très difficilement faire des calculs sur ce point parce que — M. Noël l'a signalé dans une proposition qu'il a déposée — les fournisseurs belges emploient un système extrêmement ingénieux : quand ils voient que les matériaux français n'ont pas été inscrits dans le cahier des charges, ils maintiennent les prix très haut ; au contraire, quand ils voient que pour avoir la fourniture il leur faut faire quelque effort, ils baissent leurs prix. En ce moment il se produit ce fait que des fournisseurs belges procurent la même marchandise, dans les mêmes conditions, dans certaines localités à 2 fr. 80 et dans certaines autres à 4 fr. ; ils la vendent 4 fr. là où vos ingénieurs ont prévu l'emploi exclusif des matériaux belges, et 2 fr. 80 là où ils ont à lutter avec la concurrence française. J'appelle votre attention sur ce point, monsieur le ministre.

On a encore dit qu'il y avait insuffisance de production en France. C'est tout à fait inexact. Les carrières françaises produisent 100 millions de pavés par an, les carrières de macadam 11 millions et demi de tonnes.

Remarquez bien d'ailleurs, qu'il y a là un cercle vicieux, car si vous ne prenez pas de matériaux à nos carrières, vous les empêcherez de se développer. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de mettre un terme à cet état de choses.

J'ai là un grand nombre de lettres de maîtres de carrières qui me déclarent ou qu'ils ont abandonné

ou qu'ils sont sur le point d'abandonner leur exploitation. Dans le seul arrondissement d'Avesnes, dans le département du Nord, il y avait sept carrières ; quatre sont complètement abandonnées, deux survivent, mais sans bénéfice aucun, et enfin une est réduite à son minimum d'exploitation. Vous voyez qu'il s'agit d'une industrie qui périclité, qui va tomber, alors qu'elle n'a demandé en 1892 aucune protection au Parlement. Il est impossible que vous la laissiez s'éteindre.

Permettez-moi de terminer ces observations en citant ces mots provenant d'ouvriers carriers :

« Nous demandons que l'argent français serve à acheter les matériaux français, assurant ainsi du travail aux ouvriers carriers de France dans des chantiers où ils seront sûrs de trouver à s'occuper sans chômage. »

Il y a là, monsieur le ministre, une question nationale ; je vous en prie, méditez-la et donnez à vos ingénieurs des instructions pour que l'industrie française ne soit pas sacrifiée par eux à l'industrie étrangère. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Je comprends l'intérêt que l'honorable M. Lhopiteau porte aux carrières du Nord et de l'Est. Cependant, je dois faire passer sous les yeux de la Chambre les chiffres suivants :

Sur 1,453,000 mètres cubes de matériaux qui ont été employés en 1901 à l'entretien des routes, 65,000 seulement, soit 4,47 p. 100, étaient de provenance étrangère. Je sais bien que ces 65,000 mètres cubes sont employés dans des départements frontiers et qu'ainsi les carriers de la frontière en souffrent plus cruellement que les autres.

Mais la tendance de l'administration est de diminuer de plus en plus les matériaux étrangers. Je vous promets de tenir la main à ce qu'on accentue de plus en plus le mouvement dans ce sens. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gustave Lhopiteau. Je ne dépose pas de projet de résolution, mais je prends acte, monsieur le ministre, de votre engagement de peser sur vos ingénieurs pour qu'ils prévoient désormais des matériaux français dans les cahiers des charges dressés en vue des adjudications.

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

M. Jumel. Permettez-moi, messieurs, de signaler rapidement deux faits : le premier est relatif à la situation de la route n° 10 dans la traversée du département des Landes.

Je me joins à mes collègues qui ont réclamé des modifications au pavage des routes. Un certain nombre de tronçons de celle dont je parle sont encore garnis de gros pavés de grès mal entretenus et rendant impossible le passage des automobiles. Les chauffeurs qui veulent se rendre de Paris ou de Bordeaux à Bayonne, Biarritz ou en Espagne sont obligés de faire un détour de 60 ou 80 kilomètres pour éviter ces tronçons pavés en grès.

J'appelle également l'attention de M. le ministre des travaux publics sur l'entretien des routes nationales. Les routes doivent être d'autant plus soignées que le roulage des automobiles qui sont, en somme, des poids lourds, défoncent les chaussées encore plus que ne le faisait l'ancien trafic du roulage lorsque les chemins de fer n'existaient pas. (*Mouvements divers.*)

Lorsqu'on met sur deux essieux — comme cela a généralement lieu pour les automobiles — un poids de 1,500 à 2,000 kilogrammes qu'on lance à une vitesse de 140 à l'heure, le choc qui se produit sur la route — la science des ingénieurs a donné à cet égard des indications absolument indiscutables — l'usage considérablement.

Il est un autre point que je veux signaler à M. le ministre et à M. le directeur des routes. Il s'agit d'un nouveau mode d'entretien pour les routes, nationales ou autres, dans les virages un peu rapides. Tout le monde sait que les routes sont généralement faites en dos d'âne. Lorsque des véhicules, lancés à une certaine vitesse, arrivent à un tournant, et, suivant la loi, prennent leur droite, ils arrivent, en vertu de leur vitesse, surtout lorsqu'il s'agit d'un automobile, à la naissance du dos d'âne et risquent d'aller se jeter dans le fossé, de l'autre côté de la route, si par malheur ils sont victimes d'un dérapage. Il y a là un danger auquel il convient d'essayer de parer.

M. Broca, ingénieur d'une grande compagnie de tramways, a eu l'idée d'appliquer à certaines routes des environs de Paris un système particulier consistant à relever la route du côté du virage, au lieu de la faire à dos d'âne, de sorte que, de même que sur une piste de vélodrome pour bicyclette ou pour automobile, le conducteur n'a plus à craindre de déraper au tournant; il peut garder sa droite, trouvant pour résister à la force centrifuge la légère inclinaison vers le haut, due à la façon dont la route sera construite à l'avvenir, pour corriger les endroits dangereux. *(Très bien! très bien!)*

J'appelle l'attention de M. le directeur sur ce nouveau système d'entretien. Il a été appliqué par les ingénieurs de la compagnie d'Orléans dans divers passages établis sous les nouvelles voies entre Paris et Brétigny et le résultat en a été excellent.

Ce système a été vu d'un très bon œil par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées; je désire qu'on en fasse une application généralisée dans toute la France. Il y a là une idée excellente, qui ne paraît peut-être pas bien extraordinaire au premier abord; elle est toute naturelle, mais, comme pour l'œuf de Colomb, il fallait y penser. *(Applaudissements.)*

M. le ministre des travaux publics. Je prends note des observations premières qu'à présentées M. Jumel. Quant au relevage des routes, l'administration en a prescrit l'expérience dans dix-sept départements. Si la mesure donne de bons résultats, elle sera généralisée. *(Très bien! très bien!)*

M. Jumel. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

M. le président. La parole est à M. Cazeneuve. *Sur divers bancs.* A demain!

M. Georges Cochery, président de la commission du budget. Messieurs, nous vous demandons de siéger encore quelques instants. Cet effort est d'autant plus nécessaire que demain une partie de la séance sera consacrée aux scrutins pour l'élection de deux membres du bureau. Si vous voulez bien voter encore quelques chapitres, vous obligerez certains de nos collègues, inscrits dans la discussion et qui désirent prendre la parole ce soir. *(Très bien! très bien!)*

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

M. Cazeneuve. Messieurs, j'étais inscrit sur le chapitre 58 (Construction de ponts), mais mon inter-

vention, d'ailleurs très courte, s'applique aussi bien au chapitre 32.

Notre honorable collègue M. Bertrand, invoquant la nécessité de la défense nationale, vient de réclamer il y a un instant, la réfection d'un pont dont le coût s'éleva, je crois, à 73.000 francs. A mon tour je veux appeler l'attention de M. le ministre sur la réfection d'un pont de plus grande importance. Mes collègues MM. Normand, député du Rhône, et Buyat, député de l'Isère, s'associent à mes doléances.

Il s'agit d'un pont jeté sur le Rhône entre Vienne, sous-préfecture de l'Isère, ville de 28,000 habitants, et Sainte-Colombe-lès-Vienne qui compte 3,000 habitants. Là également un travail de reconstruction s'impose.

Je ne ferai pas l'histoire de ce pont qui a été enlevé par trois fois dans le cours du siècle dernier et qui est toujours un pont suspendu lorsqu'il devrait être rigide ou construit en pierre.

Vienne, cette vieille ville gallo-romaine qui veut renaître à la prospérité et dont on voit les cheminées fumer en face de vieux vestiges historiques gallo-romains, ne peut pas sur ce point transporter les pièces de métallurgie ou les métiers à tisser qu'elle fabrique ou qui réciproquement sont fabriqués à Sainte-Colombe.

Ce pont est agité par le vent à tel point que les jours d'orage les voitures hésitent à y passer. Le samedi, 1,800 voitures et 10,000 piétons le traversent. Il a été l'objet de réparations annuelles absolument insuffisantes et, soit dans le département de l'Isère, soit dans le département du Rhône les conseils généraux, à chaque session, émettent des vœux pour sa réfection, sans compter que les maires des communes qui ont la plume facile, ont fait couler des flots d'encre à mettre en parallèle aux flots que roule le Rhône lui-même. *(On rit.)*

Ce pont menaçant ruine, il y a un an l'administration des ponts et chaussées l'a soumis à une épreuve; mais au dire du maire de Vienne et du maire de Sainte-Colombe qui ont fait l'un et l'autre contrôler très sérieusement les conditions dans lesquelles elle s'est effectuée, cette épreuve a été un simulacre d'épreuve, une épreuve insuffisante. Au lieu de faire peser sur les deux travées du pont 200,000 kilogrammes, on a fait passer exactement — car on a compté les tombereaux et les wagonnets de sable et de cailloux qui sont utilisés dans ces circonstances — 79,000 à 80,000 kilogrammes, de sorte que l'épreuve a été absolument dérisoire.

Je sais bien que l'honorable directeur des routes et ponts a répondu qu'à la suite de cet essai on avait fait passer en rangs serrés pendant que le pont était soumis à l'épreuve, 260 soldats du génie qui avaient concouru à construire un pont de bateaux. Je ne vois pas très bien comment ces soldats du génie, marchant en rangs serrés sur le pont, ont confirmé l'épreuve première. Est-ce le pont qu'on a soumis à l'épreuve? Sont-ce les soldats? Je l'ignore; dans tous les cas, personne n'osera dire que c'est là un trait de génie. *(On rit.)*

Ce que je demande à l'honorable ministre des travaux publics, c'est de vouloir bien réitérer en deux mots les déclarations qu'il a faites tout à l'heure et qui ont été corroborées par le président de la commission du budget. Il faut qu'au chapitre 58, « construction de ponts », ou au chapitre 32, on propose les

sommes suffisantes pour construire ce pont. Voulez-vous faire un pont rigide ? cela donnera satisfaction à ces populations industrielles. Il coûtera 150.000 fr.

Il ne faut pas songer cependant à obliger les voitures qui servent à transporter les produits des industries à remonter jusqu'à Lyon pour traverser le Rhône. C'est cependant ce qui se passe aujourd'hui, ce qui est tout simplement lamentable pour nos industriels. Depuis que la ligne de Lyon au Teil et à Marseille a été faite sur la rive droite du Rhône, il est indispensable que ces deux rives soient reliées par un pont solide.

Les départements du Rhône et de l'Isère, en construisant le pont de Vernaison ont donné l'exemple des sacrifices utiles à faire. A l'Etat de remplir ses devoirs qui touchent à l'intérêt général aussi bien qu'aux intérêts immédiats de nos deux riches départements.

Monsieur le ministre, permettez-moi de compter sur la bienveillance que vous avez manifestée tout à l'heure pour enregistrer côte à côte, avec celui que réclame M. Bertrand, ce pont tout aussi important, qui relie deux routes nationales.

Avant de descendre de la tribune, je rappellerai que neuf départements : l'Ain, l'Ardèche, les Bouches-du-Rhône, la Drôme, le Gard, l'Isère, la Loire, le Rhône et la Vaucluse depuis de longs mois ont envoyé à Lyon des conseillers généraux délégués qui ont siégé dans la salle du conseil général du Rhône pour étudier la question du canal latéral du Rhône. C'est une grosse question sur laquelle je ne veux pas insister ; il est inutile en effet de démontrer à cette tribune que le Rhône, au point de vue de la navigation, au point de vue agricole et, ensuite, comme source de force motrice, mérite d'attirer l'attention des pouvoirs publics. Je ne veux pas davantage reproduire devant la Chambre les vœux émis par les représentants de ces neuf départements. Je vous rappelle seulement, monsieur le ministre, que votre honorable prédécesseur, dans la séance du 23 juin 1903, interpellé par MM. Maurice-Faure et Gourju, avait pris l'engagement de faire procéder à l'étude de ces travaux du canal latéral du Rhône le plus rapidement possible. Je vous prie de vouloir bien confirmer les intentions de votre honorable prédécesseur et de mettre cette grosse question à l'étude. Elle ne sera pas résolue l'année prochaine, sans doute pour des raisons budgétaires, mais, je le répète, elle mérite l'attention des pouvoirs publics, et je suis de ceux qui s'associent aux doléances si éloquentes que nous avons entendues de la bouche de notre collègue M. Plichon et auxquelles la Chambre s'est unanimement associée. (*Très bien ! très bien !*)

M. Sénac. Je me réserve le droit de donner une appréciation sur cette question, demain, à propos du chapitre 61.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 32 au chiffre de 29 millions.

(Le chapitre 32 est adopté.)

« Chap. 33. — Entretien des chaussées de Paris, 3 millions. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 34. — Navigation intérieure (Rivières). — Travaux ordinaires (Entretien et grosses réparations), 6,055,000 fr. »

Il y avait sur ce chapitre un amendement de M. de La Batut tendant à réduire le crédit de 1,000 fr., à titre d'indication, en vue de mieux répartir le crédit et d'améliorer la navigation de la Dordogne entre

Bergerac et Castillon ; mais je crois que M. de La Batut s'est entendu personnellement avec M. le ministre des travaux publics. (*M. le ministre fait un signe d'assentiment.*)

L'amendement est retiré.

La parole est à M. Chaigne sur le chapitre.

M. Chaigne. C'est en termes extrêmement brefs que je viens solliciter l'attention de M. le ministre des travaux publics et de la Chambre en faveur du Dropt, rivière canalisée qui se jette dans la Garonne.

L'Etat de cette rivière est absolument déplorable. Soit par insuffisance des fonds d'entretien, soit par l'évolution même des lois de la nature, il arrive que, d'une part, le cours du fleuve est absolument entravé par les éboulements de terrains et les arbres tombés et que, d'autre part, le radier de l'écluse qui donne accès dans la Garonne est de 2 mètres au-dessus du niveau de ce fleuve. La Garonne a creusé son lit très profondément au point même où elle reçoit le Dropt et le passage des bateaux de l'un des cours d'eau dans l'autre est devenu tout à fait impossible durant la plus grande partie de l'été.

C'est là une situation qui ne peut pas durer sans porter le plus grand préjudice aux populations riveraines.

M. le ministre des travaux publics a bien voulu faire procéder à des études préliminaires. Ces études ont démontré la nécessité d'une dépense de 59,000 fr. seulement, dont 14,000 francs seraient appliqués à l'amélioration du cours de la Rivière et 45,000 fr. à la réfection du radier de l'écluse dite de Casseuil.

Vos services, monsieur le ministre, ont demandé au conseil général de la Gironde, aux conseillers municipaux des communes riveraines et aux usiniers très nombreux de la vallée du Dropt de vouloir bien prêter leur concours jusqu'à concurrence d'une somme globale de 22,000 fr.

Le conseil général, sur ma demande, a voté la totalité de la somme que je viens d'indiquer, sauf pour lui à recouvrer ultérieurement la part afférente aux communes et aux usiniers intéressés.

Les conditions qui avaient été prévues par l'administration des travaux publics sont donc remplies. Les 22,000 fr. de concours que vous réclamiez, monsieur le ministre, ont été votés.

C'est en me plaçant sous le bénéfice de l'accomplissement de la part d'engagements nous incombant, que je m'adresse à vous et que je vous demande, étant donné le caractère d'urgence que je vais indiquer, de vouloir bien faire prendre des mesures pour que, dès la saison prochaine, le Dropt soit mis en un état de navigabilité au moins suffisant. Car les travaux que je sollicite à l'heure actuelle ne peuvent être que des travaux d'attente et nous aurons sans doute à revenir sur la question.

La vallée du Dropt, qui est très fertile, voit, en même temps, s'élever sur ses bords de nombreuses usines. Dans ces usines sont fabriquées des marchandises très lourdes, tuiles, briques, carreaux, qui nécessitent pour leur transport l'utilisation de la voie fluviale. Or on n'y peut recourir actuellement. C'est ainsi que, dans le courant de l'année dernière, les usiniers ont dû transporter leurs produits par voitures jusqu'à la Garonne. Il y a là une cause de dépenses tellement considérables que quelques-unes de ces usines ont été sur le point de fermer leurs fours.

Il est impossible que la Chambre permette la con-

tinuation de cet état de choses. Je sais déjà, du reste, quelles sont à cet égard les intentions bienveillantes de M. le ministre des travaux publics ; je suis assuré qu'il me suffira de faire appel à elles pour que la situation qui s'est produite l'an dernier ne se renouvelle pas cette année.

Il n'aura, du reste, tenant compte du vote acquis du conseil général de la Gironde, qu'à prélever, sur les fonds généraux du chapitre en discussion, les 37,000 fr. dont il est nécessaire qu'il dispose pour répondre au légitime désir de populations très intéressantes et très laborieuses qui seraient mises dans un état très réel d'infériorité, ruinées peut-être, quant à leur production industrielle, si satisfaction ne leur était pas très rapidement donnée. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. La dépense totale du projet s'élèverait à 59,000 francs ; les intéressés devaient fournir 22,000 francs, le département devait garantir l'intégralité de cette somme.

Une dépêche du 24 décembre dernier du préfet de la Gironde me faisait savoir que le conseil général avait décidé d'inscrire au budget de 1905 une somme de 22,000 fr.

Dans ces conditions, j'ai aussitôt prescrit de soumettre l'avant-projet à une enquête d'utilité publique. Aussitôt qu'elle sera terminée je ferai prendre le décret nécessaire pour autoriser des travaux.

A ce propos, et pour économiser du temps à la Chambre, je répondrai d'avance à une réclamation que doit me faire M. du Périer de Larsan. Il s'agit du chenal de Saint-Vivien. Les travaux comportent une dépense de 10,000 fr. Les intéressés fournissent la moitié, l'hydraulique agricole donne 1,666 fr. et le ministère des travaux publics donne le reste, soit 3,333 fr. Je pense que dans ces conditions M. du Périer de Larsan aura satisfaction. (*Très bien ! très bien !*)

M. le comte du Périer de Larsan. Les populations que j'ai l'honneur de représenter accueilleront demain cette déclaration avec la plus grande joie.

M. Chaigne. Je m'associe aux remerciements de M. du Périer de Larsan au nom des populations que je représente.

M. le président. La parole est à M. Laurens-Castelet.

M. le marquis de Laurens Castelet. Je demande à M. le ministre des travaux publics la permission de lui adresser une double question qui se rattache au canal du Midi.

La première vise le bassin de Castelnaudary. Pour ceux de mes collègues qui l'ignorent, c'est un petit lac de sept hectares de superficie qui baigne le pied du coteau sur lequel est bâtie la ville de Castelnaudary. Depuis l'époque de la construction du canal, le chemin de fer du Midi s'est établi sur l'autre rive ; des maisons se sont construites près de la gare, en sorte que ce petit lac est englobé dans la ville de Castelnaudary.

Par sa position au pied du coteau, il reçoit toutes les eaux pluviales qui en descendent, et, comme conséquence, le fond même de ce bassin, envahi chaque année par la vase, a transformé la pièce d'eau en un marécage insalubre et nauséabond.

Aucun travail d'entretien n'a été fait pour le net-

toyage de ce bassin depuis plus de cinquante ans, époque à laquelle il avait été mis à sec et curé. Pendant la durée du fermage du canal du Midi à la compagnie des chemins de fer du Midi, cette dernière s'est bornée à maintenir libre le chenal nécessaire pour que les barques pussent traverser le bassin. Une seule fois, il y a une vingtaine d'années, cédant aux récriminations de la municipalité, la compagnie a fait enlever une couche superficielle de vase qui permettait à l'eau de couvrir ce qui en restait, et de s'opposer aux émanations putrides. Mais depuis, la vase est arrivée à fleur d'eau et cette situation ne peut se prolonger sans danger pour la santé publique.

Je demande donc à M. le ministre ce qu'il compte faire pour apporter un remède à une situation qui devient intolérable.

Je sais bien que l'administration, se basant sur trois bouches d'égout qui aboutissent dans le bassin, voudrait mettre en cause la ville de Castelnaudary. Je ferai remarquer à M. le ministre que ces égouts ne sont pas à proprement parler des égouts, puisque les eaux ménagères n'y sont pas reçues ; ce sont de simples fossés couverts qui prennent les eaux de la pluie et les encaissent pour éviter les ravinelements qui pourraient se produire. Ils ne sont alimentés absolument que par les eaux pluviales, et il me paraît qu'en droit les eaux du fonds inférieur doivent toujours recevoir les eaux du fonds supérieur.

C'est donc aux travaux publics à faire cesser cette situation intolérable, en procédant à un nettoyage du bassin, car la ville de Castelnaudary n'a aucun droit à y travailler.

L'Etat ne peut se refuser à faire ce qui serait imposé d'office à un simple particulier s'il se trouvait à sa place.

La deuxième question vise le cours d'eau de Lampy, qui descend de la montagne Noire et traverse la commune de Cennes-Monestiés, sous une pente des plus rapides, en sorte que ces eaux alimentent une vingtaine d'usines qui sont échelonnées sur le ravin les unes au-dessus des autres.

Ces usines, anciennes manufactures royales de drap, furent créées par Colbert.

Lorsque les travaux du canal du Midi furent exécutés et que le trafic de la batellerie exigea un volume d'eau plus considérable, il fut établi à Lampy un barrage pour retenir les eaux destinées à alimenter, par la rigole, le canal du Midi.

Dans les conditions ordinaires, le surplus suffit à la satisfaction des besoins locaux énumérés ci-dessus.

Mais dès que la sécheresse arrive, le débit du cours d'eau se réduit aux 11 litres par seconde réservés pour les usages inférieurs, lors de l'établissement du bassin du canal, et qui sont tout à fait insuffisants.

Dans ces conditions, à la suite de nombreuses enquêtes, le 3 août 1880, le ministre des travaux publics autorisa la construction spéciale du réservoir du Lampy qui fut déclaré d'utilité publique.

Les travaux en furent supportés par les usiniers pour une somme de 60,000 fr., par le département pour une somme de 30,000 fr., et par l'Etat pour une somme de 35,000 fr., avec la charge pour la commune de Cennes-Monestiés de pourvoir à l'entretien des travaux exécutés.

Cela a été fait, monsieur le ministre, mais depuis quelques années, en raison de la sécheresse qui régne

dans le Midi, le canal du Midi ne fournit plus les 11 litres par seconde qui déjà furent déclarés insuffisants, en sorte qu'une fois les eaux du réservoir épuisées les usines chôment et la population ouvrière de Cennes-Monestiés est sans travail.

Cette année, depuis le mois d'août, les usines ne marchent plus et des renseignements tout récents m'apprennent que les pluies de ces derniers jours ont mis un peu d'eau dans le bassin. Messieurs, cette situation est intolérable et lorsque M. le ministre des travaux publics a pris un engagement tel que celui du 2 août 1880, il doit le tenir d'une façon absolue.

Si, pendant l'été, les eaux du Lampy n'ont pas un débit supérieur à 11 litres par seconde, on doit renoncer à prendre de l'eau afin de laisser le cours tout entier se déverser vers les usines de Cennes-Monestiés, car l'Etat n'a droit qu'à l'excédent du débit, alors qu'aujourd'hui il prend tout.

Aussi, monsieur le ministre, je compte sur votre loyauté pour faire appliquer strictement par l'administration du canal les règles qui ont présidé à la convention du 2 août 1880. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. le ministre. Je puis vous dire tout de suite, monsieur de Laurens-Castelet, que sur ce second point vous avez entière satisfaction.

M. le marquis de Laurens-Castelet. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse.

M. le ministre. Maintenant, pour ce qui est de Castelnaudary, je ne serais pas de mon département si je ne connaissais pas la situation que vous signalez! Mais je dois reconnaître que la situation ne peut pas rester ce qu'elle est. La faute en est un peu à la ville de Castelnaudary, car les eaux ménagères et les égouts de la ville se jettent dans le canal à cet endroit.

Quoiqu'il en soit, je suis disposé à faire un sacrifice pour changer cet état de choses, mais à condition que la ville de Castelnaudary fera un sacrifice, je ne dis pas équivalent, mais tout au moins considérable.

M. le marquis de Laurens-Castelet. Je remercie M. le ministre de sa réponse; mais il y a un fait certain, c'est que les eaux ménagères ne vont pas dans le bassin.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 34, au chiffre de 6,055,000 fr.

(Le chapitre 34, mis aux voix, est adopté.)

Voix nombreuses. A demain!

M. le président. La Chambre entend, sans doute, renvoyer à demain la suite de la discussion. (*Oui! Oui!*)

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

Il en est ainsi ordonné.

Séance du 14 février 1905

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

La Chambre s'est arrêtée hier au chapitre 35 du budget du ministère des travaux publics.

Je donne lecture de ce chapitre :

« Chap. 35. — Navigation intérieure (Canaux). — Travaux ordinaires (Entretien et grosses réparations), 6,162,000 fr. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 35.

(Le chapitre 35 mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 36. — Ports maritimes. — Travaux ordinaires (Entretien et grosses réparations) 7,179,000 fr. »

La parole est à M. Paul Constans.

M. Paul Constans (Allier). Je renonce à la parole. J'ai exposé, au cours de la discussion générale, les observations que je désirais présenter sur ce chapitre.

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

Je mets aux voix le chapitre 36, au chiffre de 7,179,000 fr.

M. le président. « Chap. 37. — Phares, fanaux et balises. (Entretien et grosses réparations), 1,520,000 fr. »

La parole est à M. Torchut.

M. Torchut. Je saisis l'occasion qui m'est offerte par la discussion des crédits relatifs aux phares, fanaux et balises pour présenter une courte observation au sujet du phare de la Coubre, qui éclaire l'entrée de la Gironde.

Il y a huit ans à peine que ce phare électrique a été construit près de Royan, l'incomparable station balnéaire de l'Océan. C'est un des plus beaux et des plus puissants phares d'Europe, tant par les données récentes de la science qui y ont été appliquées, que par le rayonnement de ses feux.

Les projections lumineuses éclairent à plus de 80 kilomètres en mer. L'emplacement choisi par les ponts et chaussées appartenait aux eaux et forêts. Cette administration, connaissant à merveille ce point particulier de notre côte que rien n'abrite ni ne défend, pas même la nature sans assistance du sol qui est du sable pur, avait averti les services des ponts et chaussées du danger d'une pareille construction s'élevant si près de la mer et qui devait être menacée par elle à brève échéance. Malgré les sages avis qui leur furent donnés, les ingénieurs des ponts et chaussées décrétèrent avec quelque témérité que la mer n'irait pas plus loin.

Mais voici que sa marche et ses progrès incessants ont été plus rapides encore qu'on ne le pensait, et les limites assignées ont été vite dépassées. Des érosions se sont produites et aujourd'hui, les quelques centaines de mètres qui séparaient le phare de la mer ont été couverts par elle et n'existent plus. L'eau vient battre le pied du phare dont l'existence est irrémédiablement compromise.

Messieurs, en présence de cette situation grosse de péril, l'administration des ponts et chaussées a été obligée de décider en toute hâte la construction d'un nouveau phare.

Je voudrais me tromper, en exprimant la crainte que le nouvel emplacement choisi ne présente les mêmes inconvénients que le premier, car il est encore trop voisin de la mer et il ne résistera certainement pas, dans un avenir plus ou moins prochain, à ses assauts furieux.

Quoi qu'il en soit, les travaux sont commencés, et je viens demander à M. le ministre des travaux publics de faire tous ses efforts pour que l'exécution de ces travaux en régie soit conduite avec la plus grande rapidité possible. Voici pourquoi : Des personnes très compétentes, des ingénieurs eux-mêmes affirment

que le phare de la Coubre, qu'il s'agit de remplacer et que rien ne protège plus actuellement, est à la merci des grandes marées et des tempêtes des mois de mars et d'avril prochains. Il reçoit de plein fouet les vagues de l'Océan, poussées par les vents régnants de la contrée, par les vents d'Ouest, les vents du large qui soufflent si souvent en tempête sur nos côtes au moment des équinoxes ; et ils craignent qu'il ne soit démoli par la mer avant que le nouveau phare soit construit. Ces craintes, d'ailleurs, ont été récemment et formellement exprimées dans un avis qui a été publié par le service des phares. J'y lis ceci :

« Par suite des érosions de la pointe de la Coubre, le phare électrique de la Coubre doit être déplacé et reporté à 1,600 mètres environ à l'est de sa position actuelle. Le nouveau phare est commencé ; mais les érosions se sont accélérées au point qu'on ne peut garantir le maintien du phare actuel jusqu'à l'achèvement du nouveau. Dès à présent, il est nécessaire de supprimer la machinerie électrique du phare actuel dont le feu principal sera prochainement éclairé à l'incandescence par la vapeur de pétrole. La sirène de brume à air comprimé établie sur la galerie supérieure du phare va être supprimée. »

Vous sentez, messieurs, l'imminence du danger et la grave atteinte portée aux intérêts de la navigation.

Ce ne sont pas seulement les pilotes et les pêcheurs de Royan, de Saint-Georges-de-Didonne et de Pauillac qui ne pourront plus pendant la nuit entrer en Gironde, pas plus d'ailleurs qu'ils n'en pourront sortir, ce sont aussi tous les navires qui se dirigent vers Bordeaux ou qui sortent de notre grand port du Sud-Ouest.

Les intérêts en jeu se sont vivement émus à la suite d'articles publiés dans les journaux de Bordeaux et de la région. Je signale cette situation à M. le ministre des travaux publics avec l'espérance et la confiance qu'il voudra bien y apporter un remède ; je veux dire qu'il prendra toutes les mesures nécessaires afin que ces travaux soient conduits avec rapidité et achevés dans le plus bref délai possible. En présence de l'éventualité dangereuse que j'indiquais tout à l'heure et qui demain peut se produire, ce sont en réalité les intérêts de la navigation, M. le ministre que je vous demande de rassurer. (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Dormoy. J'appuie la requête de mon honorable collègue et ami M. Torchut. Les intérêts de la navigation seraient vivement compromis par l'interruption du service du phare de la Coubre. Le mouvement commercial du port de Bordeaux, de Royan et de Pauillac serait atteint. J'insiste auprès de M. le ministre pour que des mesures urgentes soient prises afin de remplacer à bref délai l'ouvrage menacé. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Gauthier (Aude), *ministre des travaux publics.* Messieurs, la situation telle que l'a indiquée M. Torchut est exacte. L'exécution des travaux du nouveau phare a été commencée l'année dernière et sera continuée avec activité. La dépense totale de reconstruction est évaluée à 350,000 fr. Il est prévu, au budget de 1905, 160,000 fr. pour la construction et 90,000 fr. pour les appareils d'éclairage, soit

Cette somme est nécessaire pour faire tout le gros œuvre. Il ne restera plus à exécuter que des travaux de détail et, étant donné qu'il y a une retenue sur les travaux eux-mêmes, le crédit de 250.000 fr. sera suffisant ; de cette façon, le phare pourra être mis en service dans le cours de l'année 1905.

Je suppose que ces renseignements seront de nature à satisfaire M. Torchut. (*Très bien ! très bien !*)

M. Torchut. Je prends acte des déclarations de M. le ministre et je l'en remercie.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 37, au chiffre de 1,250,000 fr.

(Le chapitre 37 est mis aux voix et adopté.)

« Chap. 38. — Matériel des mines, 12,300 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 39. — Frais d'application de la loi du 31 mars 1903 sur l'amélioration des retraites des anciens ouvriers mineurs, 1,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 40. — Participation de la France dans les dépenses de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, 22,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 40 bis. — Frais de représentation du ministère des travaux publics au congrès international des chemins de fer de Washington, 33,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 41. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 42. — Dépense des exercices clos. » — (Mémoire.)

2^e section. — Dépenses extraordinaires

§ 1^{er} — Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat

« Chap. 43. — Remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des rivières, canaux et ports de France, 1,354,429 fr. » — (Adopté.)

M. le président. Je passe les chapitres 44 à 52, relatifs aux conventions et garanties d'intérêts des chemins de fer qui viendront plus tard en discussion.

« Chap. 53. — Amélioration des retraites des anciens ouvriers mineurs (loi du 31 mars 1903), 1 million de francs. »

M. de Ramel est inscrit sur ce chapitre.

A droite. M. de Ramel était à son banc. Il vient de sortir.

M. le ministre des travaux publics. Il y a un amendement à la loi des finances qui se réfère à ce chapitre.

M. le président. Si la Chambre n'y voit pas d'inconvénient, nous réserverons le chapitre 53 sur lequel M. de Ramel est inscrit (*Assentiment*) et nous prendrons le chapitre 53 bis proposé par M. Sénac dans les termes suivants :

« Prolongement jusqu'à Gimont du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont, 4 millions de francs. »

La parole est à M. Sénac.

M. Sénac. Monsieur le président, j'ai commis une erreur de numéro, je vous prie de reporter mon amendement à la discussion des conventions dont M. Gervais est rapporteur et de l'appeler à l'occasion du cha-

M. le président. Il est entendu que l'amendement de M. Sénac viendra à la prochaine séance, sur le chapitre 68. (*Assentiment*).

Le chapitre 53 étant réservé, nous passons au chapitre 54 : « Lacunes des routes nationales et des routes thermales, 700,000 francs. »

La parole est à M. Empereur.

M. Empereur. L'année dernière, la Chambre a bien voulu prendre en considération un amendement qu'un certain nombre de mes collègues et moi avions l'honneur de lui présenter, amendement relatif à l'augmentation du crédit du chapitre 54 : « Lacunes des routes nationales. »

En réponse à cet amendement déposé par MM. Empereur, Euzière, Poullan, Mercier, Pavie, Deléglise, Maure, etc., M. Gervais, rapporteur du budget des travaux publics pour l'exercice 1904, faisait les observations suivantes, qui nous donnaient complète satisfaction :

« Je ne peux que m'associer, au nom de la commission du budget, aux observations très intéressantes présentées par notre honorable collègue M. Empereur. Il est en effet tout à fait exact que les crédits prévus pour combler les lacunes des routes ont été depuis vingt ans considérablement réduits.

» Depuis 1879, en effet, époque à laquelle le crédit s'élevait à 2,374,000 fr., le chapitre relatif aux lacunes des routes est tombé cette année à 600,000 fr. Il est exact de dire que cette somme de 2,374,000 fr. a été depuis 1879, progressivement en décroissant pour tomber en 1893 au chiffre minimum de 400,000 fr. Depuis 1895 on s'est efforcé de relever le crédit ; toutefois, l'année dernière il a été réduit à 600,000 fr. et le chiffre de cette année est la reproduction de celui de l'an dernier.

» Pour les raisons exposées par M. Empereur il convient de faire effort afin d'augmenter les crédits relatifs aux lacunes des routes pour les améliorer et pour procurer à notre pays les avantages que signalait notre honorable collègue, le faire bénéficier de la pratique du tourisme qu'il faut encourager chez nous, où il donnera, cela n'est pas douteux, des résultats au moins aussi heureux qu'en Suisse.

» Il n'est aucune partie de notre domaine qui doit être négligée et les routes des montagnes, celles qui sillonnent les régions pittoresques de France, ont une utilité qu'il n'est permis aujourd'hui à personne de négliger.

» Elles sollicitent donc, au même titre que les autres, la bienveillance de l'administration et on doit non seulement les doter des crédits nécessaires, mais encore faire effort pour que les crédits si utiles soient relevés.

» Aussi bien c'est à la Chambre que les justes observations de M. Empereur doivent plus particulièrement s'adresser, car nous savons que nous trouverons en M. le ministre des travaux publics, si dévoué à tous ses services, le collaborateur le plus précieux.

» C'est donc à elle d'accepter et même de provoquer, n'en déplaise à M. le ministre des finances et à son représentant, le relèvement de ces crédits. Le Gouvernement devra se préoccuper, dans le prochain budget, de tenir compte des réclamations qui viennent d'être formulées, et si les ressources normales ne permettent pas de trouver les disponibilités suffisantes, pour ne pas laisser plus longtemps des services aussi anémiés, il devra chercher les compensations dans

d'autres chapitres au profit de ceux qui nous occupent et qui sont si utiles. »

A son tour le président de la commission disait alors :

« Nous sommes d'avis qu'il y aura lieu de relever la dotation de ce chapitre et ce sera de l'argent bien placé. »

Sous le bénéfice de ces observations, il était à supposer que le crédit du chapitre 54 serait augmenté. Il a été augmenté, en effet, mais de 100,000 francs seulement ; de 600,000 francs, il a été porté à 700,000 francs. L'honorable rapporteur du budget des travaux publics de cette année fait remarquer de nouveau dans son très intéressant rapport que ce crédit est absolument insuffisant.

Après avoir expliqué que, faute de crédits suffisants, l'administration a dû depuis 1900, se contenter d'achever les travaux commencés, sans pouvoir en entreprendre de nouveaux, puisqu'on lui refuse les crédits nécessaires à cette fin, le rapporteur déclare que des réclamations s'élèvent de divers départements, entre autres des départements du Sud-Est.

« Les conseils généraux de cette région, dit-il, insistent pour obtenir le plus tôt possible une route de Thonon à Nice, c'est-à-dire la construction ou l'amélioration de cette route déjà en partie faite, sur laquelle il ne reste que trente kilomètres à construire. Ce sont là les indications mêmes de l'administration.

» Dans ces circonstances — ajoute le rapporteur — l'administration croit devoir demander le relèvement du crédit à 700,000 francs. »

C'est le rapporteur lui-même du budget de 1905 qui tient ce langage.

Eh bien ! je le répète, malgré les observations très justifiées et très fondées faites l'année dernière, à propos du crédit de ce chapitre, par le rapporteur du budget et par l'honorable président de la commission du budget, le relèvement de ce crédit n'a été que de 100,000 francs. Ce relèvement est absolument insuffisant pour donner satisfaction aux nombreuses demandes et aux demandes si justifiées des départements. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Aussi croyons-nous être dans la mesure de nos droits, non pas en renouvelant notre proposition de l'année dernière, puisque le règlement s'oppose à tout relèvement de crédits, mais en invitant le Gouvernement, en présence des réclamations des départements, à relever le crédit pour l'année prochaine et de le porter à 1,800,000 francs.

Ce chiffre n'est pas exagéré si l'on tient compte des travaux importants qui sont réclamés par les populations intéressées.

Il résulte, en effet, des renseignements que l'on peut se procurer auprès de l'administration qui, sur ce point, est animée des meilleures intentions en faveur des intérêts qu'elle a à défendre et qu'elle soutient avec la plus grande sollicitude, il résulte, dis-je, des renseignements pris auprès de l'administration, qu'il reste encore à construire 291 kilomètres de routes nationales classées et que, de ce chef, la dépense s'élèverait à 12 millions environ.

En dehors de ces routes nationales classées, il y a encore des routes dont le classement en routes nationales est réclamé par plusieurs départements et pour lesquelles les frais de construction sont évalués à 6 millions.

Le routes classées dont je viens de vous parler et dont l'exécution exigerait une dépense de 12 millions se trouvent dans les départements suivants : Vosges, Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Var, Gard, Aveyron, Lozère, Haute-Loire, Loire-Inférieure, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées.

Mais en dehors de ces départements, il y a, je le répète, des routes dont le classement est demandé et qui se trouvent dans les départements suivants : la Corse, l'Aude, le Cantal, la Haute-Loire, la Lozère, la Savoie, les Pyrénées-Orientales.

Si donc vous additionnez les dépenses qui sont à engager pour achever les routes classées et pour construire des routes dont le classement est réclamé, vous constatez que c'est une dépense de 18 millions qui reste à faire pour mener à bonne fin le réseau de nos routes nationales.

Eh bien, il est impossible qu'avec un crédit annuel de 700,000 francs on puisse, en temps normal et en temps utile, construire toutes ces routes. Il nous faudrait si nous nous en tenions à ce crédit de 700,000 fr. une période de vingt-six ans pour construire les routes classées ou à classer. Vous comprenez qu'en tenant compte du mouvement de la civilisation si rapide en ce moment et en tenant compte aussi des besoins publics, il n'est pas possible que les Chambres puissent permettre que nous attendions encore vingt-six ans pour l'achèvement des routes si importantes alors qu'on construit partout des chemins de fer à voie normale, des chemins de fer à voie étroite, des canaux et des ports.

Il faut absolument donner satisfaction aussi aux populations qui n'ont et ne peuvent avoir ni chemin de fer à voie normale ou à voie étroite, ni canaux ni ports maritimes. Le Parlement a eu raison de s'intéresser à tous ces travaux qui agrandissent l'outillage national, aux canaux, aux ports maritimes, aux lignes de chemins de fer. Vous n'avez pas oublié que la Chambre a voté 300 millions pour les canaux et 250 millions pour donner des primes à la marine marchande.

Ces 550 millions, nous autres habitants des montagnes ou des départements de l'intérieur, qui ne sommes desservis ni par les tramways, ni par les chemins de fer, ni par les canaux et qui n'avons rien à faire avec les ports maritimes, nous les payons avec bonne volonté, parce que nous savons qu'ils servent à accroître la fortune publique ; mais vous voudrez bien reconnaître avec nous que nous sommes très logiques en demandant que le pays fasse également quelque chose pour nous. (*Très bien ! très bien !*)

Ce que nous demandons est bien peu relativement à la grosse dépense que je viens de vous signaler, il s'agit de dépenser 18 millions à répartir en dix ans. En suivant la progression actuelle il faudrait de vingt-six à trente ans pour achever le programme des travaux. Nous demandons en conséquence que le crédit de 700,000 francs, soit porté à 1,800,000 fr. de façon que le réseau des routes nationales classées ou à classer soit construit en dix ans. Notre désir est absolument raisonnable et justifié ; nous prions non seulement l'administration qui est tout à fait acquise à notre cause, mais aussi M. le nouveau ministre des travaux publics d'insister auprès de M. le ministre des finances pour que satisfaction nous soit donnée. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Ces routes, dont nous sollicitons la construction

desserviraient, je le répète, des pays où ne pénètre pas le chemin de fer ; mais ces pays possèdent des richesses, richesses minières et richesses naturelles, et des beautés alpestres qui favorisent le tourisme. Ce sont ces sites pittoresques, semblables à ceux que l'on trouve dans les Alpes, dans les Pyrénées, dans les Vosges, dans le Plateau central que nous voulons mettre en valeur.

A mesure que les chemins de fer se sont construits, la vie nationale s'est répandue d'une façon plus uniforme sur tout le territoire français et elle a fini par pénétrer jusqu'à la périphérie, jusqu'aux confins du pays, jusqu'aux frontières. Grâce aux nouvelles voies de communication, une énorme quantité de voyageurs, de touristes, d'alpinistes ont visité des régions où, autrefois, on ne voyait aucun étranger et où, en principe, de simples chemins muletiers suffisaient à satisfaire les intérêts de ces régions.

Aujourd'hui, où tous les habitants des villes s'en vont chercher la santé et les plaisirs que procure la belle nature dans les campagnes ou dans les régions alpestres, il est tout naturel que l'administration publique facilite cet exode et, comme le disait l'an dernier le rapporteur du budget, favorise la pratique du tourisme. Le tourisme, si profitable à la Suisse, pourrait l'être également à la France, qui possède des beautés alpestres ne le cédant en rien à celles de la Suisse. (*Très bien ! très bien !*) Il ne faut pas oublier que la Suisse, qui n'a qu'une population d'environ 3 millions d'habitants, est visitée chaque année par 2,500,000 étrangers. A la suite de statistiques établies en 1899 ou 1900, si je ne me trompe, il a été reconnu, en effet, que 2,500,000 touristes étrangers visitaient la Suisse chaque année et y laissaient chaque année un bénéfice de 200 millions de francs, en comptant 80 fr. de bénéfice par personne. (*Mouvements divers.*) Je vois se manifester un certain étonnement chez quelques-uns de nos collègues. Je cite, je le répète, les chiffres mêmes fournis par la statistique : en 1899 ou 1900, la Suisse a reçu plus de 2,500,000 visiteurs ; on a supposé que chacun laissait dans le pays une somme d'au moins 80 fr. de bénéfices nets, ce qui est peu d'ailleurs. Or, 80 fr. multipliés par 2,500,000 fr., donnent bien le chiffre de 200 millions.

La Suisse n'a pas de colonies, elle : mais elle a su faire de ses montagnes et de ses sites alpestres un tel profit que ses montagnes lui rapportent plus que ne rapporte la plus belle colonie, soit à la France, soit à tout autre pays d'Europe. Nous pouvons en faire autant.

La Suisse ne s'est pas contentée, il est vrai, de construire des routes ; elle a construit des chemins de fer à crémaillère, des chemins de fer qui donnent accès aux sommets les plus élevés de ses montagnes. Nous ne vous demandons pas — nous n'en sommes pas là — des chemins de fer à crémaillère ; non ! nous vous demandons simplement de nous venir en aide pour la construction de nos routes nationales. Nous avons déjà fait de nombreuses dépenses pour ces routes ; nous avons construit déjà des chemins vicinaux donnant accès à nos villages, mais il reste à construire des routes traversant les cols et faisant communiquer des vallées les unes avec les autres. (*Très bien ! très bien !*)

Cette dépense, nous ne pouvons pas l'engager, nous, petites communes de 300, 400 ou 500 habitants,

nous, départements à ressources très faibles. Nous avons bien pu construire des routes jusqu'à nos villages pour servir nos intérêts particuliers ; mais nous ne pouvons pas prendre à notre charge les dépenses qu'exigeraient, dans un intérêt général, les dépenses de ces routes.

Nous vous demandons, par conséquent, de nous prêter votre appui et de venir à notre aide dans un intérêt supérieur, dans un intérêt national. (*Très bien ! très bien !*)

Pour nous, je le répète, nous sommes servis, nous avons des routes qui vont jusqu'à nos hameaux ; mais pour faire communiquer entre elles les différentes vallées qui se touchent, pour achever, si vous voulez me permettre de citer un exemple, cette grande route qui irait de Thonon à Nice, sur un parcours de 600 kilomètres, il faut absolument le concours de l'Etat. Il ne reste d'ailleurs qu'une bien faible longueur à construire, 30 kilomètres, je crois, et quelques autres à améliorer. La dépense ne serait pas très importante ; si je ne me trompe, elle s'élèverait, pour le parcours qu'il reste à classer, à 1,500,000 fr., ou 2 millions.

Qu'est-ce qu'une pareille somme quand il s'agit d'ouvrir une route qui reliait Genève et Thonon avec Nice, en passant par les Alpes. Ce serait là, pour l'automobilisme et le cyclisme, pour le tourisme en un mot, une route magnifique, un véritable boulevard qui permettrait non seulement à nos nationaux, mais encore aux étrangers, de contempler pendant quatre, cinq ou six mois de l'année, des beautés alpestres tout aussi remarquables, tout aussi ravissantes que celles que possède la Suisse.

Et maintenant, pour revenir à l'ensemble du réseau national. J'espère que la Chambre, qui l'année dernière a paru se montrer très sensible aux observations que lui avaient présentées avec moi l'honorable rapporteur, sera tout à fait cette année pénétrée de l'intérêt général que présente l'achèvement et le développement, dans le plus bref délai possible, des routes nationales qui restent à construire non seulement dans la montagne, mais dans le centre de la France. J'ai indiqué, en effet, qu'il y a un grand nombre de départements intéressés à l'exécution de cette entreprise.

Je suis convaincu que le nouveau ministre des travaux publics sera aussi dévoué à cette cause que l'était son prédécesseur ; il trouvera auprès de lui une administration prête à accomplir l'œuvre que je viens d'exposer, et je suis persuadé que l'année prochaine le crédit de 700,000 fr. sera relevé dans une proportion convenable. Nous pourrions ainsi achever notre réseau de routes nationales dans un délai qui donnera satisfaction aux départements intéressés et qui servira en même temps les intérêts du pays tout entier.

M. le ministre des finances objectera peut-être qu'il n'a pas d'argent ; mais il doit considérer qu'il s'agit là de la mise en valeur d'une richesse nationale ; et j'estime que le ministre des finances serait un imprévoyant, un imprudent s'il refusait d'accorder les crédits nécessaires pour la mise en valeur de richesses qui sont une partie de la fortune de la France. (*Très bien ! très bien !*)

Il faut que M. le ministre des finances tienne le raisonnement d'un bon père de famille ; il ne faut pas qu'il réponde qu'il n'a pas d'argent pour mettre en valeur ces richesses. S'il tenait ce langage il ferait comme le mauvais agriculteur qui refuserait d'ensemencer son champ sous prétexte qu'il n'a pas d'argent.

mencer son champ sous prétexte qu'il n'a pas d'argent.

Quand on n'ensemence pas, on ne récolte pas ! Il faut savoir cultiver la terre et faire des sacrifices si l'on veut avoir de bonnes récoltes. Le ministre des finances doit faire de même. S'il veut que les richesses de la France soient mises en valeur, il faut qu'il donne au ministre des travaux publics et à son administration — comme il doit les donner au ministère de l'agriculture, qui est un excellent producteur aussi — les moyens nécessaires pour mettre en valeur les richesses du sol national. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Il n'y a plus d'observations sur le chapitre 54? . . .

Je mets aux voix ce chapitre, au chiffre de 700.000 fr.

(Le chapitre 54, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous reprenons la suite de la discussion du budget des travaux publics.

La parole est à M. Fernand de Ramel sur le chapitre 53, qui avait été réservé.

Ce chapitre est ainsi libellé :

« Chap. 53. — Amélioration des retraites des anciens ouvriers mineurs (loi du 31 mars 1903) ; 1 million. »

M. Fernand de Ramel. Messieurs, je serais très bref, mais aussi bref que je sois, je suis obligé cependant d'entrer dans des explications préliminaires pour vous faire comprendre le mécanisme assez compliqué des articles 84, 85 et 86 de la loi de finances de 1903 qui ont constitué ce qu'on a appelé le million aux mineurs.

Vous savez qu'aux termes de la loi de finances de 1903, un million a été alloué aux mineurs, soit pour majoration de pensions, soit pour allocations, lorsqu'ils avaient cinquante-cinq ans d'âge et trente ans de services dans la mine.

L'application de cette loi, votée en hâte et sans tenir compte des observations que nous avions présentées au cours de la discussion, a produit des effets qui sont contraires véritablement au bon sens le plus vulgaire, à la raison et à la justice. Vous allez en juger.

Aux termes de l'article 84 de cette loi, un tiers de la somme de un million est consacré à la majoration des pensions des mineurs qui ont une pension supérieure à 50 fr. et inférieure à 360 fr. qu'elle ait été acquise soit par application de la loi de 1894, soit en vertu des statuts des caisses patronales ou des caisses de prévoyance. Mais il faut, au termes de l'article 84, pour que le mineur bénéficie de cette majoration qu'il ait acquis sa pension ou qu'elle soit en instance de liquidation le 1^{er} janvier 1903. C'est une date fatidique. Si à cette date le mineur ne se trouve pas dans ces conditions, il ne recevra jamais aucune majoration sur la pension servie par la caisse patronale ou par la caisse de prévoyance.

D'autre part, le mineur qui n'a pas de pension ou qui n'a pas de pension inférieure à 50 francs et qui compte cinquante-cinq ans d'âge et trente ans de services dans les mines peut, aux termes de l'article 86, obtenir une allocation qui ne doit pas dépasser 240 francs.

Or, voici ce qui s'est produit dans la pratique : le 1^{er} janvier 1903, un certain nombre d'ouvriers mineurs n'avaient pas de pensions, soit parce qu'ils ne

remplissaient pas encore les conditions fixées par les statuts de la caisse de prévoyance, soit parce qu'ils n'avaient pas droit, en vertu de la loi de 1894 sur les retraites des mineurs, à une pension supérieure à 30 francs ; ils continuèrent donc à travailler, et, comme ils avaient cinquante-cinq ans d'âge et trente ans de services dans les mines, on leur donna une allocation de 240 francs. Les voilà enchantés ; mais leur joie fut de courte durée.

Arriva l'année 1904. Un certain nombre d'entre eux firent liquider leurs pensions sur la caisse des retraites patronale ou de prévoyance, et obtinrent des retraites, les uns de 130 francs, d'autres 200 fr., 240 francs, peu importe, mais toutes inférieures à 360 francs. Ils s'empressèrent de faire une nouvelle déclaration au 1^{er} janvier 1904, et ils dirent : Nous ne pouvons plus bénéficier de l'allocation puisque nous ne sommes plus de ceux qui n'ont pas de pensions ou qui ont une pension inférieure à 50 francs ; mais comme nous avons une pension supérieure à 50 francs et inférieure à 360 francs, nous tombons sous l'application de l'article 84, paragraphe 1^{er} et nous avons droit à une majoration de retraite jusqu'à concurrence de 360 francs.

On leur a répondu : « Non, vous êtes forclos. Vous n'avez droit à rien du tout. » Si au 1^{er} janvier 1903, vous aviez eu une pension liquidée de plus de 50 fr., on vous aurait donné une majoration qui vous aurait été maintenue toute votre vie ; mais vous n'étiez pas dans cette situation à ce moment-là, vous n'aviez pas de pension, et, par suite, nul droit à une majoration. Il est vrai qu'on vous a accordé une allocation, parce que vous aviez cinquante-cinq ans d'âge et trente ans de services dans les mines, et que vous étiez sans pension ; mais vous ne pouvez plus, comme l'année dernière bénéficier de l'allocation, puisque vous aurez maintenant une pension supérieure à 50 francs, et vous ne pouvez pas davantage bénéficier de la majoration prévue par l'article 84, puisqu'au 1^{er} janvier 1903, date qui seule doit être envisagée, vous n'étiez pas encore en situation d'obtenir cette majoration de retraite. Vous n'êtes pas dans la situation requise pour obtenir une majoration de retraites. »

Voilà un résultat on en conviendra assez inattendu et vraiment absurde, et il faut vivre dans le temps où nous sommes et voter aussi hâtivement les lois qu'on le fait pour aboutir à de telles conséquences. Nous avons cependant présenté diverses observations lors de cette discussion auxquelles on avait répondu au plus vite en traitant d'obstructionnistes ceux qui voulaient introduire dans le texte quelque peu de logique et de clarté et on les dénongant immédiatement comme hostiles à la loi.

Mais l'application de la loi a bien vite révélé ses imperfections. Comment admettre qu'on oppose la forclusion à un ouvrier mineur pour ce seul fait qu'à la date du 1^{er} janvier 1903 il n'a pas la position définitive qu'il aura par la liquidation de sa pension de retraite, et qu'on le prive à tout jamais de la majoration de sa pension ?

Le bon sens, l'esprit net et précis de l'ouvrier a vite aperçu la lacune, le vice de la loi sur ce point. Il ne peut admettre qu'un mineur qui a reçu l'année dernière 240 francs de pension, alors qu'il travaillait son plein, qu'il touchait tout son salaire, qu'il gagnait 1,000, 1,200 ou 1,500 francs par an, et que l'année suivante, en 1904, tombant sous le poids des

fatigues et ayant atteint ou dépassé l'âge de cinquante-cinq ans et la limite de trente ans de services, ne possédant qu'une misérable pension de 100 ou 150 francs, il n'ait point droit au bénéfice de la majoration de sa retraite.

Dans ces conditions j'estime qu'il y a une modification à opérer dans la loi ; cette modification est bien simple, il suffit de supprimer dans l'article 84, paragraphe 1^{er}, les mots : « au 1^{er} janvier 1903 ».

M. Basly. Il faudra augmenter le crédit alors.

M. Fernand de Ramel. Ce n'est pas indispensable pour réparer cette injustice ; mais je ne demande pas mieux que de l'augmenter et lors de la discussion de la loi de finances je voterai certainement l'augmentation de 200,000 francs proposée par M. Simonet. J'ajoute qu'il faut que les ouvriers sachent bien que ce n'est pas l'Etat seul qui paye et qu'il n'a pas seul le mérite d'une libéralité que vous semblez lui attribuer ; il ne participe à ce million que pour les deux tiers, c'est-à-dire 666,666 francs ; le reste est fourni par les compagnies minières, soit 333,333 francs.

Mais avant tout — et c'est la question que je traite à l'occasion de l'article 53 du budget — vous devez faire une répartition équitable. Il est inadmissible que vous la mainteniez contraire à la raison et à la justice, vous ne pouvez pas dire à un ouvrier : Il y a une date fatidique ; le 1^{er} janvier 1903, passé cette date vous ne m'intéressez plus et quelle que soit votre misère vous n'aurez droit à aucune majoration de pension.

Je dis que ce serait là une injustice et au surplus une conséquence contraire à la pensée qui guidait la Chambre lorsqu'elle a voté la loi dont je m'occupe. Ce que vous avez voulu faire, c'est une loi de transition, c'est ménager une période transitoire dont profiteraient tous ceux qui ne peuvent pas obtenir une pension de retraite de 360 francs.

Si on se reportait à la discussion de 1894, sur les pensions de retraite des mineurs, on verrait que j'ai eu l'honneur de présenter alors des observations à cette tribune où, tout en reconnaissant le principe excellent de la loi, je déclarais qu'elle était incomplète et insuffisante et qu'il fallait prévoir une période transitoire durant laquelle l'Etat devrait majorer les pensions jusqu'à un minimum de 400 francs, sans quoi on se heurterait à des difficultés, à des situations véritablement inadmissibles.

Et cela est si vrai que la réponse m'ayant été faite qu'introduire à ce moment-là dans la loi ces dispositions transitoires ce serait retarder le vote du projet et qu'il valait mieux que je dépose une proposition spéciale, je n'insistai pas, déclarant que je formulerais cette proposition. J'ai tenu parole et non seulement j'ai déposé une proposition de loi sur la majoration de pension des mineurs systématiquement laissée en souffrance par la commission dans la dernière législature, mais encore trois fois de suite, je suis intervenu dans la discussion du budget pour demander d'urgence des crédits afin de pourvoir à l'insuffisance des pensions diminuées par la liquidation des anciennes caisses.

Chaque fois, j'ai présenté à la tribune des observations qui avaient pour effet de montrer que l'Etat avait le devoir d'intervenir dans cette période transitoire.

J'indiquai et je crois devoir répéter encore la raison

pour laquelle ce devoir s'impose à lui, c'est que, par suite du vote de la loi de 1894, le législateur, tout en faisant une œuvre bonne, stable, une œuvre d'avenir, a interrompu le fonctionnement d'œuvres existantes et privé les ouvriers des avantages qu'elles auraient pu leur procurer. Il existait, en effet, de nombreuses caisses patronales ou de prévoyance avant 1894, qui avaient pour système rudimentaire que les versements des jeunes servaient à payer les pensions des vieux. Ces versements des jeunes constituaient le robinet d'arrivée, et ces versements étaient ensuite dépensés sous la forme de pensions délivrées aux anciens, c'était ici le robinet de sortie. Mais du moment que, par l'effet de la loi de 1894, vous fermez le robinet d'arrivée en obligeant les jeunes, les nouveaux venus à verser à la caisse nationale des retraites, il est évident que le robinet d'écoulement continuant à fonctionner, fatalement la liquidation de ces caisses s'imposait. C'est ce qui a amené ces liquidations, qui étaient voulues par la loi et les arbitrages qui s'en sont suivis.

Si le législateur, dans sa sagesse et dans sa prévoyance, est intervenu pour l'avenir et a donné plus de sécurité au mineur pour sa retraite, il n'en a pas moins interrompu des opérations qui, actuellement, auraient produit un résultat dont sont privés les vieux ouvriers qui ont vécu sous l'ancien système.

Tel ouvrier qui dans les anciennes caisses aurait eu 400 fr. de pension au bout de quelques années a vu par l'effet de la liquidation et de l'arbitrage sa pension réduite notablement.

J'en connais qui l'ont vu baisser de 400 fr. à 240 fr. ; tel autre au lieu de 240 fr. en touche 120 ou 150 fr. Vous leur devez donc quelque chose, une compensation, pour la période transitoire, puisque c'est votre loi qui a modifié en la diminuant la situation de cette génération d'ouvriers mineurs.

Sans doute vous avez fait au nom de l'intérêt de tous, au nom de l'Etat une œuvre pour l'avenir, mais vous n'avez pas le droit pour cela de froisser les intérêts présents.

J'avais espéré que la loi sur le million des mineurs aurait précisément pour objet de réaliser les desiderata à maintes reprises exposés ici par celui qui a l'honneur de vous parler et que ce serait vraiment une loi de transition s'appliquant à toute la période transitoire. Mais vous, au lieu de l'appliquer à toute cette période, vous l'appliquez seulement aux heureux mortels qui peuvent, par suite de leur âge et la liquidation d'une retraite, remplir à la date unique du 1^{er} janvier 1903 les conditions que vous avez indiquées. Vous faites justice à quelques-uns seulement et vous bannissez les autres.

Or, la situation de ceux dont la retraite minime, minuscule, n'est liquidée qu'en 1904, en 1905, en 1906 ou plus tard est tout aussi intéressante que celle des mineurs qui ont cette situation le 1^{er} janvier 1903. si leur retraite est inférieure à 360 fr., chiffre que vous avez fixé comme le minimum extrême de ce qu'il faut assurer à l'ouvrier ou employé des mines.

Remarquez d'ailleurs qu'en faisant participer à la majoration ceux dont les retraites seront liquidées successivement dans les années qui suivent 1903, ils prendront une part de majoration beaucoup moindre. En effet, par le jeu même de la loi de 1894, leur pension aura augmenté ; tel qui n'aurait eu que 55 fr. en

1903, en aura 60 ou 65 fr. en 1904, 75 en 1905, 100 peut-être en 1908. L'écart entre la pension et le chiffre de 360 fr. sera par conséquent moindre et le concours de l'Etat pour la majoration diminuera d'autant ; sa part de concours suivra en sens inverse, par une progression logique, arithmétique, l'augmentation de la pension résultant du temps écoulé : et vous n'aurez qu'à combler un vide qui ira toujours en diminuant, ce que vous avez eu l'intention de faire pendant la période transitoire.

C'est pourquoi je vous demande de ne pas renfermer strictement l'application de l'article 84 sur les majorations de pension dans cette formule : « Au 1^{er} janvier 1903 ».

Cela est juste, équitable et cela est conforme à l'esprit même de la loi que vous avez votée.

J'ajoute une deuxième observation. Vous savez combien le bon sens des populations ouvrières est clairvoyant et va tout droit aux conclusions logiques. Eh bien, les populations minières sont offusquées, non sans raison, de ce qu'on ne fait pas de différence dans l'attribution des allocations entre celui qui, grâce au bon état de sa santé, peut continuer à travailler à la mine et touche le plein de son salaire, c'est-à-dire 1,000 ou 1,200 fr. et plus, et celui qui écrasé par la fatigue et par l'âge, est obligé de quitter sa profession de mineur ou de se contenter d'un salaire réduit. Ainsi, il y a des mineurs qui ont le plein de leur salaire, 1,200, 1,500 fr. et davantage et qui ont reçu l'année dernière une allocation de 240 fr. et, à côté, d'autres pauvres malheureux, ayant dépassé cinquante-cinq ans et atteint cinquante-huit ou soixante ans, et trente ans de service dans les mines, qui, ne pouvant plus travailler, n'ayant aucune ressource, reçoivent la même allocation.

Il y a là une disproportion dans leur situation qui justifierait un traitement différent et une mesure s'imposerait ; je signale ce point spécialement à M. le ministre. Ne faudrait-il pas, par exemple, établir, dans la répartition des allocations, une proportionnalité entre le salaire obtenu par la continuation de l'exercice de la même profession et l'allocation accordée, de telle sorte que celui qui ne travaille plus ait davantage que l'employé ou l'ouvrier qui touche son plein salaire ?

Par un amendement qui viendra en discussion lors de la loi de finances, j'appellerai la Chambre à se prononcer.

Vous avez voulu, dans votre loi — et votre pensée était juste et équitable — ne pas faire entrer, dans le compte des revenus de l'ouvrier ou de sa famille, le gain qu'il se procurait par un petit travail manuel ; vous n'avez pas voulu, en lui donnant un faible appoint pour vivre, lui dire : « Ce n'est qu'à une condition, c'est que vous ne ferez rien de vos dix doigts », alors qu'il a de la bonne volonté, du courage et qu'il peut encore travailler. C'est une très bonne pensée, que je me garderai d'effacer de votre loi, j'estime, au contraire, qu'il faut la respecter.

Mais n'y a-t-il pas une proportion à chercher ? Lorsque le plein du salaire est obtenu, lorsque l'ouvrier, pendant encore un, deux, trois, quatre ans va gagner sa pleine journée, allez-vous le traiter comme son camarade qui, ayant atteint un âge plus avancé, étant exténué de fatigue, ne peut plus obtenir qu'un salaire réduit ? Il y a je le répète, une proportion à établir. C'est ce que je propose par mon amendement en même temps que j'ouvre à tous les ouvriers mi-

neurs, et non pas seulement aux favorisés de 1903, le droit à la majoration de leur retraite.

Telles sont les deux observations que je désirais soumettre à l'attention de M. le ministre des travaux publics. La première est la plus importante. J'ai montré que votre texte aboutissait à la faillite partielle de la loi à l'égard de toute une catégorie d'ouvriers mineurs que le législateur voulait protéger. A tous ceux qui, ayant une pension inférieure à 360 fr., n'ont pas eu l'heureuse fortune, à la date du 1^{er} janvier 1903, d'avoir leur pension liquidée ; à tous ceux-là vous dites : Forclusion absolue, péremption complète ; vous n'aurez rien, aucune majoration. Je ne puis l'admettre et je formule dans mon amendement que je dépose aujourd'hui même un texte qui reformera la loi sur ce point.

Ce serait une aberration que de borner à la date du 1^{er} janvier 1903 l'effet d'une mesure transitoire qui doit agir tout le temps que la transition durera ; par conséquent elle doit s'appliquer aussi bien à ceux qui réunissent les conditions stipulées par la loi, soit en 1904, en 1905 et en 1906 et dans les années suivantes et je répète que loin de nous effrayer, ces mesures n'aggraveront pas annuellement les sacrifices à faire, puisque mathématiquement la majoration diminuera en proportion de l'augmentation du montant des pensions qui s'élèvera à mesure qu'on s'éloignera de l'année 1894 qui est leur point de départ.

Je tenais à présenter ces observations à propos du chapitre 53 parce qu'elles me paraissent à leur place, puisque ce chapitre porte comme intitulé : « Amélioration des pensions des anciens ouvriers mineurs. » M. le Ministre des travaux publics m'a fait connaître qu'un amendement se bornant à demander un relèvement de crédit de 2,000,000 fr. devait être soutenu par M. Simonet au cours de la discussion de la loi de finances. S'il juge à propos d'ajourner sa réponse jusqu'à ce moment, je n'y verrai aucun inconvénient, car il pourra ainsi avoir le temps de mûrir la question que je viens de soulever.

Sous le bénéfice de ces observations, j'ajourne la sanction définitive de cette discussion pour un texte de loi au moment très prochain du vote de la loi de finances qui clôturera la discussion de ce budget. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

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

M. Thivrier. Messieurs, les observations présentées par M. de Ramel sont très exactes, mais je pourrais leur faire un reproche : c'est de ne pas venir au moment voulu.

Aujourd'hui, nous discutons l'inscription d'un crédit, nous ne discutons pas sa répartition, cela aura lieu lors de la discussion de la loi de finances. Je dois dire que nos amis du groupe socialiste, le citoyen Bouveri, d'autres et moi-même, nous avons déposé un amendement qui doit être en ce moment imprimé et distribué et qui répond aux préoccupations manifestées tout à l'heure par M. de Ramel.

M. Fernand de Ramel. Nous ne le connaissons pas encore.

M. Thivrier. Je le répète : ce qu'a dit M. de Ramel est vrai. Des différents centres miniers que je représente et de tous les centres miniers que représentent mes collègues nous sont venues des lettres dans lesquelles on nous adjure, en quelque sorte, de prendre la parole sur cette question. On nous demande

de faire remarquer qu'il y a une flagrante injustice, qu'il est presque scandaleux de voir refuser le bénéfice de la loi aux ouvriers qui, recevant l'allocation au moment où ils travaillaient encore, n'ont été pensionnés qu'après le 1^{er} janvier 1903. Lorsqu'ils étaient encore employés et touchaient par conséquent leur salaire, ils recevaient une allocation de 240 fr. et le jour où ils cessent le travail, on leur refuse la majoration de leur pension, s'ils en ont une, sous le prétexte que la loi s'applique seulement aux mineurs pensionnés en 1903.

Il y a là quelque chose d'outré, de choquant et d'inacceptable, et je pense qu'il me suffira de signaler le fait pour qu'il y soit aussitôt porté remède.

M. Paul Beauregard. On l'a signalé, mais on n'en a pas tenu compte

M. Thivrier. Il y a une autre question.

Je ne voudrais certes pas demander aujourd'hui un relèvement du crédit de 1 million. Je sais qu'au moment où on l'a voté, un grand nombre de nos collègues ont fait observer qu'on voulait faire tous les sacrifices en faveur des mineurs, alors que d'autres catégories d'ouvriers, de travailleurs urbains ou agricoles étaient tout aussi intéressantes. Je ne nie pas le fait ; je ne sépare pas la cause des ouvriers mineurs de la cause des ouvriers agricoles ou métallurgistes. J'estime qu'ils sont tous dignes d'une même sollicitude, parce qu'ils sont tous en proie à la même misère, parce qu'ils sont tous exploités au même titre. Mais, le jour où nous aurons réussi à donner à cette loi du million des mineurs une application vraiment équitable, le jour où nous donnerons les pensions, sans nous arrêter à cette date de 1903, où nous étendrons le bénéfice de cette loi à tous ceux qui touchaient une allocation avant 1903 et qui ont été pensionnés postérieurement à cette date, le jour où nous voudrions rendre meilleure cette loi pour l'appliquer d'une manière humaine et juste, en interprétant la pensée du législateur, nous serons probablement amenés, si les crédits sont insuffisants, à en réclamer l'augmentation.

Je ne crois pas que cette augmentation soit très importante ; mais je suis sûr qu'après avoir accordé le million aux mineurs, vous ne voudrez pas en quelque sorte le leur retirer. Si une obole, un supplément de crédit sont nécessaires pour rendre la loi efficace...

M. Fernand de Ramel. Très bien !

M. Thivrier... pour l'appliquer dans l'esprit où nous l'avons votée, je suis sûr que, dès le prochain budget, la commission du budget et le ministre des travaux publics seront d'accord pour faire droit à notre demande et accorder ce prélèvement. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

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

M. Basly. Messieurs, je ne me reconnais pas la justice des propositions de M. de Ramel et de mon collègue et ami le citoyen Thivrier, mais je suis décidé à les combattre si la commission n'accepte pas l'augmentation de crédit. En effet, messieurs, si vous n'acceptez pas cette augmentation, vous allez encore réduire la part des ayants droit. Déjà cette année, M. de Ramel ne doit pas l'ignorer, le nombre des ayants droit a été plus élevé ; nombre d'ouvriers mineurs, qui n'avaient pas eu connaissance à temps des dispositions que nous avons votées en ce qui concerne le million, ne s'étaient pas fait inscrire la première année. Du fait de l'inscription de ces retardataires, l'allocation de 240 fr. a été réduite à 139 fr.

De sorte que si vous décidez, sans augmenter le crédit, que la loi ne comptera plus du 1^{er} janvier 1903, c'est-à-dire si vous faites bénéficier les ouvriers âgés de 55 ans et avant 30 ans de services en 1904, en 1905 et ainsi de suite dans l'avenir, si vous n'augmentez pas considérablement le crédit, vous réduirez la part des ouvriers à un chiffre dérisoire, puisque le nombre des ayants droit augmentera chaque année. Il sera donc nécessaire d'augmenter chaque année, le crédit proportionnellement au nombre des ouvriers âgés de 55 ans et ayant 30 ans de services.

Mais il est un fait auquel la Chambre n'a pas pris garde, et j'assume une grande responsabilité en signalant la vérité à la Chambre. Ce que M. de Ramel n'a peut-être pas dit, c'est qu'il n'était pas entré dans l'esprit de la Chambre de faire bénéficier de la loi qu'elle a votée des ouvriers qui travaillaient encore. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*) Cela est si vrai que je recevais aujourd'hui encore une réclamation des mineurs de Vieux-Condé, me signalant un employé des mines qui touche 2.400 fr. de salaire. Il est âgé de soixante et un ans; il avait, par conséquent, cinquante-cinq ans d'âge et trente ans de services avant le 1^{er} janvier 1903. En dehors de son travail, il touche encore une allocation, alors que des ouvriers qui n'ont pas de pension ou qui ont une pension inférieure à 59 fr. touchent 439 fr. en tout. Il est certain que si l'on modifiait la loi de finances dans ce sens, s'il était dit que le million ne doit être réparti qu'entre ceux qui en ont réellement besoin, c'est-à-dire entre les anciens ouvriers touchant des allocations inférieures à 360 fr., comme la loi le dit, ou qui, en dehors de leurs salaires, ont des pensions inférieures à 50 fr., le chiffre total augmenterait, bien entendu pour ceux seulement qui ont atteint, en 1903, l'âge de cinquante-cinq ans. Pour les autres, il faut absolument augmenter le crédit.

Certaines compagnies — notamment celles du Gard, dont parlait M. de Ramel lorsqu'il faisait allusion aux liquidations faites en vertu de la loi de 1894 sur les caisses de secours, de retraites, et aussi en Saône-et-Loire — et mon ami Bouveri ne protestera pas — certaines compagnies tenaient alors les mineurs sous une main de fer. Elles n'ont pas permis aux mineurs d'aller devant la commission arbitrale désignée par le ministère des travaux publics.

M. Fernand de Ramel. Je vous demande pardon. Elles y sont allées, la compagnie de Portes et la Vernarède notamment.

M. Basly. Je connais très bien la question. J'ai interpellé ici-même à ce sujet. Dans le Gard on n'est pas allé devant la commission arbitrale. Je vous défie de trouver une sentence.

M. Fernand de Ramel. La compagnie de Portes et Sénéchas est allée devant la commission arbitrale. C'est elle qui a le plus souffert des réductions de pensions. Voilà un fait précis.

M. Basly. Une compagnie du Gard, au moment de la grande grève de 1896 ou 1897. Elle s'est arrangée de façon à soumettre aux ouvriers un projet de liquidation. De sorte que les ouvriers, restant sous la passion et la domination de la compagnie, ont accepté ses propositions.

M. Fernand de Ramel. Ils ont une pension de 1,000 à 1,200 francs.

M. Basly. Lorsqu'ils ne sont pas mis à la porte avant cinquante-cinq ans d'âge. Ils n'ont aucune garantie...

À l'extrême gauche. Voilà la vérité.

M. Basly... et la compagnie n'hésite pas, pour éviter que sa caisse soit en déficit, à renvoyer les ouvriers. Ce n'est peut-être pas elle qui les renvoie; mais c'est son médecin qui vient dire: « Cet ouvrier est incapable de tout travail. » Elle lui supprime sa pension en le mettant à la porte.

M. Fernand de Ramel. Il y a les tribunaux.

M. Basly. Tandis qu'avec les liquidations faites en vertu de la loi toutes les compagnies doivent se présenter devant la commission arbitrale afin qu'elle connaisse de cette liquidation.

Je sais bien que dans le midi les ouvriers touchent un peu moins qu'ils ne touchaient auparavant. Mais il faut encore dire la vérité: s'ils touchent un peu moins, il touchent toujours quelque chose. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*) Tandis qu'auparavant, non seulement dans le Midi, mais aussi dans le Pas-de-Calais et dans le Nord, les statuts des compagnies minières comportaient un article disant: la pension de retraite n'est due que lorsque le médecin aura reconnu que l'homme est incapable de tout service.

M. Fernand de Ramel. Cet article ne figure pas dans nombre de statuts.

M. Basly. Soit! Il y avait alors un autre article qui disait: la pension n'est due que si l'ouvrier a atteint cinquante-cinq ans d'âge et a accompli trente ans de services. Et les compagnies s'arrangeaient de façon à ce qu'il n'atteigne pas, à leur service, ces cinquante-cinq ans; soit parce qu'il était un syndiqué militant, soit pour raison politique, elle se débarrassaient de lui comme d'une brebis galeuse. On ne lui donnait pas de retraite et pourtant il avait subi la retenue de 3 p. 100.

M. Fernand de Ramel. Vous savez bien que c'est inexact; en tous cas, on leur restituait leurs versements.

M. Basly. Il est bien certain qu'à l'heure actuelle les ouvriers touchent moins, mais ils touchent, tandis qu'auparavant ils ne touchaient pas.

Mais on pourrait adopter un système encore meilleur: ce serait que les compagnies minières du Centre et du Midi s'occupent un peu plus de philanthropie et mettent les misères des ouvriers en regard des bénéfices qu'elles réalisent.

Je ne voudrais pas ici faire l'éloge des compagnies minières du Nord et du Pas-de-Calais...

M. Fernand de Ramel. Elles gagnent quatre fois plus que celles du Midi, vous le savez très bien.

M. Basly... mais il faut cependant leur rendre justice. Lors de la grève dernière, en 1902, nous avons obtenu des compagnies minières du Nord et du Pas-de-Calais — c'est pour cela que je ne voudrais pas passer pour un égoïste et que je voterai toutes les augmentations de crédits qu'on demandera pour les autres départements parce que les mineurs du Centre et du Midi sont moins favorisés au point de vue des retraites — mais nous avons obtenu des compagnies, dis-je, avec la commission arbitrale de 1902, qu'à partir du 1^{er} janvier 1903 la majoration des pensions de retraite s'élevait au maximum à 600 fr. et ne descendit pas au-dessous de 550 fr. pour les ouvriers ayant trente ans de services et cinquante-cinq ans d'âge.

Ceux qui n'ont pas quitté la compagnie reçoivent donc 600 fr. dans le Nord et dans le Pas-de-Calais, les autres 550 fr.

La période transitoire n'existe plus parce que les exploitants ont pris à leur charge la différence.

Il n'en est pas moins vrai qu'il y a quand même une inégalité dans la répartition du million.

Je défends les ayants droit du million, aussi bien ceux de mon département que ceux des autres régions. Je voudrais qu'on trouvât un système permettant de ne pas réduire la pension. Pour les retraites antérieures à 1903, les compagnies ne font rien. Je voudrais qu'on puisse s'arranger pour ne pas diminuer la part de ces petits pensionnés, mais au contraire l'augmenter.

Il y a là une situation bizarre : La Chambre a voté une loi, mais on avait si peur que cette loi n'aboutisse pas qu'on est intervenu en disant : Prenons le système tel qu'il nous est proposé, parce que nous risquerions de ne rien avoir.

Il n'en est pas moins vrai que, dans l'esprit de la Chambre, on a voulu aider seulement les ouvriers ne travaillant plus, les pensionnés touchant des pensions dérisoires ou n'en touchant pas, et la part de ces malheureux est réduite d'autant plus qu'on verse à des ouvriers non retraités.

Je n'insiste pas davantage. Je me rallierai à une proposition qui profitera aux bouilleurs mis à la retraite à partir de 1904 et qui ne jouissent pas des avantages de la retraite accordée aux mineurs du Pas-de-Calais ; je la soutiendrai même, mais je tiens à attirer l'attention de la Chambre sur ce point : cela ne peut se faire qu'autant qu'elle votera une augmentation de crédit. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Simonet. Je rappelle que le 6 courant, j'ai déposé un amendement proposant une augmentation de 200,000 fr. pour le paragraphe 3 de l'article 84 dont il est question. Il est arrivé, en effet, ceci : la somme de 6⁶⁶6,667 fr. allouée par ce paragraphe aux ouvriers mineurs remplissant les conditions prévues, est devenue insuffisante. En effet, le nombre des pensions qui était, dans le premier exercice de l'application de la loi, de 2,945, s'est brusquement élevé à plus de 4,000 pour 1905. Il fallait le prévoir, parce qu'en 1904, année où la loi a commencé à fonctionner, l'ouvrier n'avait pas pu prendre ses précautions. Beaucoup d'ouvriers n'avaient pas fait leur demande, et aujourd'hui on se trouve dans cette situation particulièrement triste qu'alors qu'en 1904 on avait pu donner le maximum prévu de l'allocation, c'est-à-dire 240 fr., le maximum ne s'élève plus qu'à 139 fr. pour l'exercice courant.

Mais, comme l'ont dit les précédents orateurs, ce n'est pas aujourd'hui que la question doit venir en discussion, puisqu'il s'agit d'un relèvement de crédit.

Mon amendement trouvera sa place dans la discussion de la loi de finances.

M. Fernand de Ramel. Il faudra aussi une modification au texte.

M. Simonet. M. de Ramel n'aurait-il pas commis une erreur lorsqu'il a dit que l'Etat payait les deux tiers de ce million et que les compagnies payaient l'autre tiers. Il me semble que l'article 87 dit très exactement que la part des compagnies est fixée à la moitié des dépenses occasionnées par l'application de la présente loi, tout au moins, pour les allocations prévues à l'article 86 ?

M. Fernand de Ramel. En fait, je crois qu'il en est autrement.

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

M. Bouveri. J'appuie les observations présentées par mes collègues MM. Basly et Simonet. Quant aux explications de M. de Ramel, elles portent sur la répartition et je rappelle à ce sujet que j'ai déposé il y a près d'un mois et demi un amendement tendant à une répartition plus juste et plus égale entre tous les ayants droit.

M. de Ramel parlait tout à l'heure de froissements provoqués par l'Etat chez les mineurs dont la pension n'était pas liquidée au 1^{er} janvier 1903. Ce n'est pas l'Etat qui est responsable ; c'est nous-mêmes, qui avons très mal discuté cette loi ; pour mon compte, en la votant je ne supposais nullement que les hommes qui seraient pensionnés après application de la loi de finances du 31 mars 1903 ne pourraient bénéficier des dispositions de cette loi. Je vous certifie que personnellement j'ai cru que tous les mineurs auraient droit à une part de ce million au fur et à mesure qu'ils viendraient à être pensionnés.

M. Fernand de Ramel. Je l'ai cru comme vous.

Voix diverses. Tout le monde l'a cru.

M. Bouveri. Nous sommes d'accord sur ce point. Mais si vous parlez des froissements causés par l'Etat au sujet de l'application de la loi, vous négligez de rappeler ceux qui sont imputables aux compagnies.

Si les ouvriers ont pu être froissés dans leurs intérêts, c'est surtout par l'attitude des compagnies. Lors de l'application de la loi du 1^{er} juillet 1895, les quelques ouvriers mineurs qui ont opté pour la caisse nationale des retraites, et qui étaient peu nombreux dans la région que j'ai l'honneur de représenter, ont accepté cette loi sachant fort bien d'avance que les retraites que l'Etat donnerait pour commencer seraient certainement inférieures à celles que les compagnies donnaient précédemment. Et c'est là qu'il a pu y avoir un froissement provoqué par la Compagnie à l'égard des ouvriers qui ont opté, comme moi-même mineur de la compagnie de Blanzay et qui avais déjà, lors de la loi du 1^{er} juillet 1895, treize ans de services qui comptaient pour ma retraite.

La compagnie ne voudra pas en tenir compte du fait que j'ai opté pour la caisse nationale.

Voilà un froissement qui ne me surprendra pas, car je connais la manière de faire des compagnies ; j'obtiendrai la réponse qu'on a déjà faite à d'autres qui sont arrivés à l'âge de retraite et qui ont opté pour la caisse nationale.

D'autres mineurs, des personnes que je connais très bien, qui avaient encore plus d'années de services que moi, ont opté également pour la caisse nationale. Savez-vous ce que la compagnie leur dit aujourd'hui ? Elle leur dit ceci : la loi du 1^{er} juillet 1855, comme vous le disiez si bien tout à l'heure, est venue rompre les engagements antérieurs et, du fait que vous avez opté pour la caisse nationale, nous ne vous devons plus rien pour les années pendant lesquelles vous avez travaillé et versé chez nous pour la retraite.

M. Fernand de Ramel. Ces compagnies doivent évidemment quelque chose représentant les versements antérieurement faits.

M. Bouveri. Je prends acte de votre déclaration ; mais la compagnie, encore une fois, vous répond : Nous ne vous devons rien. Cette compagnie abuse de

son autorité et elle trompe sciemment, selon vous, ceux qui ne réclamant que leur droit, devraient obtenir satisfaction.

Vous avouerez bien, monsieur de Ramel, que, dans ces conditions — et je reprends la thèse soutenue tout à l'heure par notre collègue, M. Basly, qui connaît la situation comme nous tous — il y a eu d'autres froissements.

Vous disiez qu'à la Grand'Combe, que je connais peu, car je n'y suis allé qu'une seule fois, des mineurs touchaient jusqu'à 1,000 ou 1,200 fr. Chez nous, malheureusement, on est moins généreux : ceux qui ont 600 fr. sont très rares ; tout en comptant le même nombre d'années de services, nous n'arriverons jamais à obtenir plus de 440 fr. Vous sentez vous-même l'argument que je pourrais vous opposer. Je connais parfaitement les moyens qu'on a employés chez vous pour servir à quelques mineurs une pension de 1,200 fr. ; ce n'est pas par des versements faits, mais bien par les renvois, peut-être des deux tiers des ayants droit ; votre compagnie est comme les autres, les moyens qu'elle emploie sont les mêmes, et je vous mets au défi de soutenir que c'est légalement qu'elle a pu donner des pensions de 1,200 fr., même de 600. Je conteste absolument vos chiffres, au point de vue légal.

La loi du 1^{er} juillet 1893 qu'on a beaucoup critiquée, oblige les compagnies à tenir compte des années de service que les ouvriers mineurs accompliront dans leurs mines. Auparavant, on retraitait ceux qu'on voulait, et ceux qui étaient retraités bénéficiaient, bien entendu, des versements de ceux qui ne l'étaient pas. Voilà encore un froissement que vous passez sous silence.

Je sais fort bien que, parmi ceux qui touchent 600 fr. à l'heure actuelle, il y a de fort braves gens, mais je sais aussi que pendant longtemps ceux qui, malheureusement, étaient connus pour ne pas avoir les idées de la compagnie étaient inégalement renvoyés à la veille de leur retraite, et soyez sûrs qu'ils sont nombreux.

Je connais trop les moyens qui ont été employés pour me laisser attendre et, à l'heure actuelle, si nous n'avions pas la loi, on agirait encore de même et vous crieriez quand même : Vive la liberté.

M. Fernand de Ramel. Le fonctionnement de la caisse de la compagnie Grand'Combe dont vous parlez est assuré et garanti par les sacrifices énormes que se sont imposés les actionnaires qui n'ont pas hésité à faire des prélèvements sur les dividendes tels que, depuis cinq ans, il a été versé plus de 4 millions dans la caisse des retraites. Vous voyez donc que les compagnies n'ont pas hésité à faire des sacrifices dont je suis heureux de les féliciter. Il faut cependant constater ce qui est la vérité même, ce n'est que justice.

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

M. le ministre des travaux publics. Je prie les divers orateurs de me permettre d'ajourner ma réponse jusqu'au moment où viendront en discussion les amendements de MM. Bouveri, Thivrier et Simonet.

Je tiens à rectifier toutefois une erreur que M. Simonet a commise en parlant de la part respective de l'Etat et des compagnies dans le million affecté à l'amélioration des retraites des mineurs. L'Etat paye 1^o la totalité du montant des majorations soit

333,000 fr. ; 2^o la moitié des allocations soit 330,000 francs, il ne reste en conséquence à la charge des compagnies que 333,000 fr.

M. Simonet. Parfaitement !

M. le ministre des travaux publics. Permettez-moi de profiter de cette occasion pour répondre à M. Empereur.

Je reconnais avec lui que le crédit du chapitre 54 relatif aux lacunes des routes nationales et des routes thermales est insuffisant. Je ferai l'impossible pour obtenir de M. le ministre des finances, au prochain budget, une augmentation que je ne puis d'ailleurs déterminer.

M. Empereur. Je suis très reconnaissant à M. le ministre des travaux publics des déclarations très catégoriques qu'il vient de faire ; je suis convaincu qu'il obtiendra de son collègue des finances le crédit nécessaire pour achever dans un délai normal le réseau de nos routes nationales classées et à classer.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 53?...

Je le mets aux voix au chiffre de 1 million.

(Le chapitre 53, mis aux voix est adopté.)

M. le président. Nous pouvons renvoyer, je pense, à la prochaine séance, la suite de la discussion du budget ; M. Klotz doit poser à M. le ministre des travaux publics une question qui se réfère au ministère des travaux publics. (*Assentiment.*)

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

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

11. — QUESTION

M. le président. La parole est à M. Klotz pour adresser une question à M. le ministre des travaux publics qui l'accepte.

M. Klotz. J'ai eu l'honneur, le 27 janvier dernier, d'adresser à M. le ministre des travaux publics une question sur les intentions du Gouvernement en ce qui concerne le rachat du réseau de l'Ouest.

Je crois que cette question présente un réel intérêt. Tout d'abord, nous nous trouvons en présence d'un nouveau cabinet, d'un nouveau ministre des travaux publics et nous avons à nous demander les uns et les autres, partisans ou adversaires du rachat, quelle sera, en présence des propositions soumises à la Chambre, la conduite du Gouvernement.

Le Gouvernement peut avoir trois attitudes différentes : ou bien il demandera à la Chambre de voter le rachat du réseau de l'Ouest, comme le propose la commission des crédits ; ou bien il demandera au Parlement le maintien du *statu quo* ; ou bien il vous demandera de continuer les négociations engagées par le ministère précédent.

Devant le silence de la déclaration ministérielle sur ce point important, j'ai donc cru de mon devoir de vous adresser une question, monsieur le ministre.

Je saisis cette occasion pour rappeler quel est, à l'heure actuelle, l'état de la question, afin que la Chambre puisse faire la part des responsabilités dans les retards considérables apportés au dépôt du projet de convention — car elle a renvoyé à la commission des crédits les projets de résolution déposés par un grand nombre de nos collègues.

Vous vous souvenez, messieurs, que le 18 janvier 1904, vous avez déclaré l'urgence sur la proposi-

tion de rachat du réseau de l'Ouest, rapportée par votre commission.

Le 21 janvier, l'honorable M. Maruéjols, alors ministre des travaux publics, montait à la tribune et déclarait qu'il négocierait de nouvelles conventions avec les compagnies de l'Ouest et de l'Orléans; il demandait le vote d'une « motion préjudicielle », l'autorisant à continuer son travail et à finir ses conventions.

« Déjà, nous disait-il, une série de résultats peuvent être considérés comme acquis; il ne reste plus qu'à régler avec la compagnie d'Orléans certains points sur lesquels nous ne sommes pas d'accord. »

Le 25 janvier, messieurs, votre rapporteur montait à la tribune et abandonnait très nettement, au nom de la commission, une des deux propositions rapportées — vous vous rappelez que nous avons demandé à la fois le rachat du réseau de l'Ouest et le rachat du réseau du Midi par des propositions séparées — la commission donc abandonnait la proposition tendant au rachat du réseau du Midi et déclarait qu'elle estimait seul utile et avantageux pour l'État le rachat immédiat du réseau de l'Ouest. Elle en faisait une question d'espèce.

Le lendemain, M. le ministre des finances venait, je ne dis pas combattre la proposition de la commission des crédits, mais faire l'éloge des conventions de 1883 et, par là même, de celles qui se préparaient au ministère; il nous disait, pour nous engager à voter la motion préjudicielle réclamée par M. Maruéjols: « La proposition de l'honorable ministre des travaux publics n'engage à rien jusqu'au jour où vous serez saisis des conventions. »

M. Doumer, président de la commission des crédits, précisa alors la responsabilité de chacun. Il trouvait, avec raison, dangereux que la Chambre substituât la sienne à celle du Gouvernement; il disait au ministre: Si vous voulez négocier des conventions, négociez-les sous votre responsabilité; mais il est inadmissible que la Chambre vote une motion vous invitant à négocier avec les compagnies.

Voici d'ailleurs en quels termes il s'exprimait;

« Il serait dangereux de demander à la Chambre d'émettre un vote par lequel elle prendrait une sorte d'engagement de voter une convention qu'elle ne connaît pas et substituerait sa responsabilité à la vôtre, monsieur le ministre, qui doit rester entière. »

Plusieurs projets de résolution furent déposés; les uns, tendaient à donner satisfaction à M. le ministre des travaux publics et avaient la signification d'une motion préjudicielle en vue des conventions à préparer; les autres impliquaient ou rachat total ou rachat partiel de l'Ouest ou rachat partiel de l'Orléans.

Tous ces projets de résolution furent renvoyés à la commission sur la demande expresse de son président, l'honorable M. Doumer, qui s'exprimait ainsi: « Je demande de renvoyer tous les contre-projets à la commission, étant entendu que M. le ministre des travaux publics veut bien prendre l'engagement de hâter la solution qu'il compte proposer à la Chambre. Si cette solution tardait trop, la commission aurait le droit de déposer son rapport sur ces propositions, sans attendre celles du Gouvernement. »

Il en fut ainsi décidé. Tous ces projets de résolution furent renvoyés à la commission et je rappelle l'un de ces projets qui me semble peut-être aujourd'hui le plus sage et le plus prudent, celui de l'honorable

M. Lhopiteau; il était ainsi conçu: « La Chambre décide d'ajourner à un mois la suite de la discussion. » (*Sourires.*)

Si la motion de M. Lhopiteau avait été votée, nous ne nous trouverions pas aujourd'hui, plus de treize mois après l'interruption de la discussion, obligés de demander au Gouvernement actuel quelles vont être ses intentions et la Chambre aurait eu la liberté de manifester le siennes.

M. Bourrat. Parfaitement.

M. Klotz. Mais une parole décisive entre toutes fût prononcée dans cette même séance du 26 janvier par l'honorable président de la Chambre, M. Henri Brisson, laquelle, au point de vue même de la position de la question, doit être rappelée aujourd'hui.

M. Henri Brisson, au moment où on décida le renvoi de tous les projets de résolution à la commission, déclara avec sa haute autorité:

« La commission demande le renvoi.

« Le renvoi est prononcé.

« En conséquence, le débat demeure au point où il est actuellement. »

C'est-à-dire que l'urgence ayant été votée la discussion générale ayant eu lieu, il n'y avait plus qu'un vote à émettre sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi. (*Très bien! très bien!*)

Que se passe-t-il au lendemain de la séance du 26 janvier? Je ne veux pas rappeler les polémiques intéressantes qui s'engagèrent immédiatement dans les journaux entre différents membres du cabinet de M. Combes.

Mais je tiens à résumer l'œuvre de la Commission.

Dès le lendemain même, elle se réunit et vote l'ordre du jour suivant:

« La commission compte que d'ici six semaines (on est au 27 janvier), les négociations annoncées par le Gouvernement auront abouti au dépôt d'un projet de loi. »

Le rapporteur est chargé de se rendre auprès du ministre pour lui faire connaître cette décision. Il s'y rend aussitôt, s'acquitte de sa tâche et l'honorable ministre des travaux publics répond au rapporteur — ce sont ses termes exacts — « qu'il a déjà mis les fers au feu et que ses desirs étaient les mêmes que ceux de la commission. »

Or, nous n'étions pas seulement saisis du projet de résolution invitant le Gouvernement à poursuivre les négociations, mais aussi d'une proposition de notre honorable collègue, M. Janet, d'une autre de notre honorable collègue, M. Bourrat, invitant le Gouvernement à opérer le rachat du réseau de l'Ouest notamment. En conséquence, il était du devoir du rapporteur de demander immédiatement à l'administration tous les renseignements nécessaires pour pouvoir chiffrer le coût du rachat total du réseau de l'Ouest.

J'écrivais en conséquence, le 8 février, à M. Maruéjols, une lettre d'où j'extrais les passages suivants:

« Le rapport nouveau comptera nécessairement deux parties: la première, relative au rachat intégral de l'Ouest; la deuxième, au rachat partiel des réseaux de l'Ouest et de l'Orléans.

« Si vos négociations ne devaient pas aboutir, il serait inutile d'examiner les projets de résolution

tendant au rachat partiel des réseaux, rachat qui ne peut être opéré sans l'acquiescement préalable des compagnies intéressées.

« La seule solution possible pour faire cesser le *statu quo*, c'est alors la reprise intégrale de la concession de l'Ouest, sauf à examiner le mode d'exploitation le meilleur soit pour l'ensemble, soit pour les divers groupes de lignes rachetées.

« Dans cette hypothèse et aussi pour fournir à la Chambre des éléments de comparaison entre les deux natures de rachat, je suis obligé de reprendre mon rapport supplémentaire du 20 mai 1903 et de le mettre à jour avec la situation du 31 décembre 1903; je viens vous prier en conséquence de vouloir bien me faire parvenir d'urgence et au fur et à mesure de leur préparation les documents ci-après, intéressant directement ou indirectement la compagnie de l'Ouest... »

Messieurs, cette lettre date du 8 février. A quelle époque ai-je reçu les renseignements me permettant d'établir le coût du rachat total sur la situation au 31 décembre 1903 ? Je n'ai eu ces documents au complet qu'au mois d'octobre; et deux mois après, au 31 décembre 1904, la situation change forcément, puisqu'il faut toujours, lorsqu'on chiffre le coût du rachat, tenir compte des résultats de la dernière année; si bien qu'aujourd'hui 14 février, je suis obligé d'annoncer à M. le ministre des travaux publics que je serai contraint de lui adresser au sujet de la situation du 31 décembre 1904, la même très longue lettre que j'avais adressée l'année précédente et aussi l'année d'avant à son prédécesseur. (*Sourires.*)

Permettez-moi de vous le dire, ce travail ressemble à celui des Danaïdes. (*Rires.*)

Chaque fois qu'on prépare des états, chaque fois les chiffres se modifient, parce que le temps passe; et il faut remettre le travail au point.

Ce n'est pas là un reproche de ma part — car il est de mon devoir d'accomplir la mission que vous m'avez fait l'honneur de me confier — mais j'estime, monsieur le ministre, que vous serez du même avis que moi et que vous donnerez des ordres pour que tous les renseignements dont j'ai besoin me soient remis dans le délai le plus rapide. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. Tous ces renseignements vous seront transmis d'urgence.

M. Klotz. Je vous remercie.

Le 1^{er} avril encore, j'écrivis au ministre des travaux publics une nouvelle lettre dans laquelle je fais allusion aux résultats éventuels de ses négociations. Le 12 mars, d'ailleurs, nous avons entendu M. le directeur des chemins de fer à la commission des crédits. Il y était venu en l'absence de M. Maruéjols retenu alors par une grave maladie. Je tiens du reste à déclarer que dans toutes ces circonstances j'ai rencontré chez l'honorable M. Maruéjols le plus vif désir de nous aider à aboutir, la courtoisie et la loyauté la plus parfaites. (*Très bien ! très bien !*)

Néanmoins, je dois constater après ce rapide examen, que je crois utile de faire pour établir les responsabilités, que, plus d'un an après le renvoi à la commission des projets de résolution, nous sommes peut-être moins avancés qu'au début de la discussion de 1904.

Je disais encore le 1^{er} avril :

« Bien que j'aie signalé l'urgence des documents, deux mois après ma première lettre je n'ai encore reçu de réponse qu'aux n^{os} 1, 3, 10, 14, 17 du questionnaire. La commission des crédits m'a invité à fournir mon nouveau travail avant la fin des vacances de Pâques; il me serait impossible de le faire si je ne recevais pas dans le plus bref délai, et, dans tous les cas, avant la prochaine ouverture de la session des conseils généraux, la totalité de la documentation... »

Enfin, vous voudrez bien communiquer à la commission, dès qu'ils seront connus, les résultats des négociations entamées avec les compagnies de l'Ouest et de l'Orléans, en y joignant toutes justifications utiles pour les apprécier et notamment une évaluation des charges nouvelles, des pertes, des recettes ou des bénéfices qui résulteraient, pour les réseaux de l'Ouest, de l'Orléans et de l'Etat et pour le Trésor, des arrangements projetés. Mais il est bien entendu que la commission reste maîtresse de présenter ses propositions quand bon lui semblera, sans attendre l'issue des négociations que les compagnies peuvent faire traîner en longueur aussi longtemps qu'elles le voudront, malgré votre désir d'aboutir très prochainement. »

Je fais grâce à la Chambre de trop nombreuses lectures qui pourraient être fastidieuses à la longue, pour en arriver à un point très important.

Le 12 juillet 1904, M. le ministre des travaux publics, accompagné de M. le directeur des chemins de fer, vint devant la commission des crédits.

Là, a eu lieu une explication très longue où lecture est donnée d'un protocole de convention avec les compagnies de l'Ouest et de l'Orléans.

Je me permets de faire passer sous les yeux de la Chambre quelques lignes de la note remise par le Gouvernement à la commission des crédits dans cette séance du 12 juillet :

« La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et les compagnies des chemins de fer de l'Ouest viennent de signer les accords préliminaires qui doivent servir de base aux conventions définitives à passer entre elles et l'Etat pour le remaniement des trois réseaux. Ces préliminaires règlent tous les points essentiels; il ne reste plus qu'à faire faire par l'inspection des finances les calculs nécessaires pour arrêter les chiffres des compensations pécuniaires offertes aux deux compagnies. »... (*Mouvements divers.*)

Admirez, messieurs, cette rédaction : « Tous les points essentiels sont réglés »... Il reste un petit point de détail tout à fait insignifiant; il n'a véritablement aucun intérêt pour l'Etat, pour le Trésor, pour les contribuables; il ne reste plus qu'à régler une question, celle de savoir combien l'opération va coûter. (*Exclamations et rires.*)

Je ne me permettrai pas, ne connaissant pas les évaluations de l'Inspection des finances à l'heure où je parle, d'apporter sur le coût futur de ces conventions une appréciation quelconque; je crois qu'il est du devoir du rapporteur de réserver son avis pour la commission et d'en saisir ensuite la Chambre afin qu'elle statue définitivement.

A partir du 12 juillet jusqu'au 29 décembre, l'insistance du rapporteur de la commission des crédits reste la même.

Le désir du ministre des travaux publics, l'honorable M. Maruéjols, reste le même. Mais nous n'arrivons à rien de nouveau.

Si, pourtant : le 29 décembre, M. Maruéjols m'écrit une lettre d'où j'extraits les passages suivants : « Le président Picard a déposé le rapport de la commission ». Vous savez qu'il y avait au ministère des travaux publics une commission présidée par l'honorable M. Picard, qui était chargée de donner son avis au Gouvernement sur le projet de convention. « Le président Picard a déposé le rapport de la commission et mes services vont l'envoyer ce matin même au ministère des finances, dont l'avis est nécessaire, d'après le protocole même que j'ai déposé il y a quelques mois à la commission des crédits ; après quoi je pourrai vous apporter les conventions que la Chambre aura à examiner. »

M. le ministre des travaux publics me dit ensuite qu'il est absent de Paris momentanément. « Mais, ajoute-t-il, en attendant mon retour et dès aujourd'hui, vous pourrez vous mettre en communication avec M. Pérouse qui vous mettra officieusement au courant, jusqu'à ce que vous soyez officiellement saisi, ce qui aura lieu à la rentrée. »

Enfin, nous nous trouvons en présence d'un engagement formel.

La rentrée des Chambres se produit ; aucun projet de convention n'est déposé.

Au ministère qui avait préparé ces conventions, en succède un autre. Ici, je fais remarquer que le travail était terminé au ministère des travaux publics et qu'on l'avait envoyé simplement, suivant le protocole même des conventions, au ministère des finances pour avoir son avis.

Mais il n'y a pas eu de changement de direction au ministère des finances ; par conséquent, le travail même du ministère des finances doit être terminé.

Il est très certain, monsieur le ministre des travaux publics, que, pour apposer votre signature au bas du papier qu'on nous annonce — responsabilité très lourde et très grave — vous avez besoin vous-même d'examiner et de voir à quoi cette signature peut vous engager. Nous vous connaissons ; nous savons vos sentiments en matière d'exploitation des chemins de fer ; nous n'ignorons pas que vous avez toujours été un éloquent défenseur de l'exploitation par l'Etat et je suis convaincu que ce n'est pas à la légère que vous voudrez vous engager.

Assurément, vous allez demander à la Chambre et au rapporteur qui ne s'y refuseront certainement pas, encore un délai pour étudier ces conventions.

Mais quand cela finira-t-il ? (*Mouvements divers.*)

Car il faut que la Chambre le sache, ce n'est pas du tout depuis le mois de janvier de l'année dernière que les négociations sont engagées. Ce serait une erreur de le croire ; elles le sont depuis la fin de l'année 1902.

M. Jean Bourrat. Parfaitement.

M. Klotz. Il y a maintenant plus de deux ans qu'on négocie. Ou bien le Gouvernement va amener les compagnies à accepter un projet de convention qui sauvegarde les intérêts de l'Etat ; ou bien il n'y arrivera pas, et alors, dans ce cas, j'imagine que la Chambre entendra reprendre la discussion au point où elle était restée, ainsi que le précisait l'ancien président de la Chambre, M. Brisson.

Nous n'avons plus un grand débat général à engager ; il a duré six séances. Les adversaires du rachat ainsi que ses partisans sont montés à la tri-

bune, soit pour le combattre, soit pour le défendre ; et il ne reste plus qu'à connaître l'attitude du nouveau ministre des travaux publics...

M. Jean Bourrat. Ou à demander le rachat de l'Ouest !

M. Klotz. La commission des crédits, si le Gouvernement nous faisait savoir qu'il interrompt les négociations commencées, n'aurait plus qu'à demander la réinscription à l'ordre du jour de la proposition de loi et de l'article unique sur le rachat de l'Ouest, dont la discussion durerait à peine quelques heures.

En réalité, d'ailleurs, cette discussion a déjà eu lieu et il ne s'agit plus que de passer au vote sur l'article unique. (*Protestations sur divers bancs à droite et au centre.*)

J'entends à droite et au centre des protestations ; assurément j'ai trop le respect de la liberté de discussion pour vouloir prescrire par avance le droit de mes collègues ; mais je ferai remarquer à un certain nombre de protestataires qu'ils sont de ceux qui ont le plus brillamment défendu leur thèse, en particulier, M. Paul Beauregard, qui a fait ici une très vive critique du projet et du rapport.

M. Charles Benoist. Et il est prêt à recommencer !

M. Klotz. Nous n'allons pas renouveler ce débat ; il est épuisé (*Mouvements divers*) ; il n'y avait plus l'an dernier, qu'à passer au vote : on a employé un moyen dilatoire, ou du moins certains collègues l'ont employé.

Je veux bien admettre que telle n'ait pas été la pensée du Gouvernement de cette époque et que ce renvoi à la commission n'a pas été une manière d'enterrer le débat ; mais il nous appartient, à nous commission, de montrer qu'à aucun moment, nous n'avons estimé notre tâche terminée et que nous entendons poursuivre notre mission avec toute la diligence nécessaire.

Seulement nous voudrions bien que les services du ministère des travaux publics montrassent la même diligence et apportassent la même activité ; sinon, la fin de la législature arrivera et la question sera toujours pendante. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Or il y a à prolonger ces négociations un inconvénient capital, que je me permets de signaler à tous les membres de la Chambre, — qu'ils soient les adversaires de la proposition de la commission des crédits ou ses partisans.

Que se passe-t-il lorsque des améliorations, qui pourraient être introduites dans les services, sont réclamées soit par le petit personnel, soit par l'industrie, le commerce ou l'agriculture desservis par les réseaux en question ? Qu'est-ce que répondent les administrations depuis un an : Ah ! nous sommes en négociation avec l'Etat ; nous ne savons pas du tout si vous qui êtes du personnel de la compagnie de l'Ouest, vous n'allez pas passer au personnel du réseau de l'Etat, ou réciproquement. D'autre part, il nous est difficile de faire des améliorations quelconques, de modifier quoi que ce soit à la situation actuelle parce que nous négocions.

Je ne conteste pas que cette réponse des compagnies ne soit correcte. Mais enfin les progrès sur le réseau de l'Ouest, sur le réseau de l'Orléans et peut-être même sur le réseau de l'Etat se trouvent retardés.

J'ajoute, d'autre part, qu'un certain nombre de travaux essentiels, même pour la sécurité des voyageurs, ne sont pas accomplis, si bien qu'il y a même pour le Gouvernement une responsabilité en la matière à ne pas hâter les négociations.

En réalité, messieurs, la question est bien simple.

J'ai rappelé aussi brièvement que possible l'état de la question, le débat qui s'est déroulé l'année dernière, les efforts de la commission des crédits et je demande à M. le ministre des travaux publics : Qu'allez-vous faire ?

Allez-vous poursuivre ces négociations ? Si oui, j'ai confiance en votre parole, monsieur le ministre.

Quel délai demandez-vous à la Chambre pour aboutir ? Car depuis plus d'un an, de mois en mois, de semaine en semaine, on nous ajourne et on nous retarde. Cette situation n'est pas tolérable, non seulement pour la Chambre, mais encore pour les intérêts généraux dont je parlais tout à l'heure.

Demandez-nous un dernier délai ; nous vous l'accorderons, j'en suis convaincu ; mais, une fois écoulé vous reconnaîtrez avec nous, monsieur le ministre, qu'il est de la dignité de la chambre de passer outre et de reprendre le débat « au point où il en est resté » et de voter ou de repousser la proposition sur le rachat du réseau de l'Ouest (*Très bien ! très bien !*). Il est inadmissible que ces négociations traînent pendant un temps aussi long. Je suis convaincu que le Gouvernement tout entier pense comme moi en l'espèce : il n'est plus ici de retard possible.

J'espère, monsieur le ministre, que sur ce point comme sur les autres que je vous ai indiqués, vous voudrez bien nous donner des assurances formelles. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je désire faire une simple déclaration.

L'honorable M. Klotz me demande quel est mon état d'esprit au regard soit des conventions dont il a parlé, soit du rachat. Je rappelle que le rapport de la commission a été déposé au mois de décembre et qu'il a été communiqué pour avis au ministre des finances.

Entre temps, dans les rares loisirs que j'ai eus depuis que je suis au ministère des travaux publics, j'ai étudié quelque peu les conventions. J'examinerai l'avis du ministre des finances aussitôt qu'il me sera revenu, avec le sentiment que ma responsabilité est engagée.

Je ne dois mettre ma signature au bas d'une convention quelconque qu'à bon escient.

Quelle sera ma décision à ce moment ? Je l'ignore encore. Sera-t-elle favorable ou défavorable ? Je ne sais, mais, favorable ou défavorable, je l'apporterai à la Chambre, et la question du rachat restera entière dans un cas comme dans l'autre.

Quant à dire dans quel délai, qu'on me permette de ne pas prendre d'engagement à cet égard.

Lorsque je serai en possession de l'avis du ministre des finances, je l'examinerai avec le plus grand soin, et il est possible que je sois obligé, pour l'amélioration même de la convention, de négocier encore avec les compagnies.

Mais, messieurs, soyez rassurés, ces négociations ne dureront pas éternellement. J'estime qu'il faut en

finir avec cette question. Je ferai donc tous mes efforts pour que la solution intervienne dans un délai aussi rapproché que possible. (*Applaudissements.*)

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

M. Klotz. Je remercie M. le ministre des travaux publics des assurances formelles qu'il nous a données. (*Sourires.*) Je veux les prendre comme telles...

M. le ministre. Vous pouvez les prendre comme telles, monsieur Klotz.

M. Klotz... à cause du caractère même de l'honorable ministre des travaux publics. (*Très bien ! très bien !*).

Il vient de nous dire qu'il ne pouvait pas s'engager sur la question de délai ; j'aime mieux cette réponse loyale que s'il nous avait dit : « Je vous demande quinze jours, trois semaines, un mois ». Après quoi, pour un motif quelconque, nous aurions vu encore ajourner la solution.

Mais je veux tout simplement dire à M. le ministre des travaux publics que si, dès la rentrée de Pâques, la Chambre n'est pas saisie d'un projet de convention, j'aurai l'honneur, en mon nom personnel, de lui demander de reprendre le débat « au point où il en était resté » le 26 janvier 1904 et de voter sur le passage à la discussion de l'article unique. (*Mouvements divers au centre et à droite. — Applaudissements à gauche.*)

M. le président. L'incident est clos.

Séance du 15 février 1905

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

La Chambre s'est arrêtée hier au chapitre 55 du budget du ministère des travaux publics dont voici le texte :

« Chap. 55. — Rectifications des routes nationales et des routes départementales du département de la Haute-Savoie, 300,000 fr. »

La parole est à M. Tournier.

M. Albert Tournier. Je voudrais appeler la plus bienveillante attention de M. le ministre des travaux publics sur une question d'un intérêt vital pour les populations agricoles que j'ai l'honneur de représenter.

L'Ariège se trouve au nombre des départements entre lesquels doit se répartir le crédit actuellement en discussion.

Or la route 119, de Carcassonne à Saint-Girons, est tout à fait inaccessible aux transports réguliers. Au lieu de suivre les déclivités naturelles du sol et se diriger vers la plaine, cette route est établie à mi-côte de collines escarpées et abruptes ; il semble qu'on ait eu en vue pour son établissement beaucoup moins l'utilité du public que la commodité particulière du propriétaire de vastes domaines situés sur les hauteurs dans l'étendue de deux cantons. Il est juste d'ajouter que la route fut construite sous la Restauration et que le haut censitaire auquel je fais allusion était membre de la Chambre des députés et, de plus, très dévoué à la monarchie du droit divin.

Quoiqu'il en soit des raisons qui ont pu déterminer

ce tracé paradoxal, il a fallu trois quarts de siècle, des sacrifices considérables de nos communes, toute l'opiniâtreté de leurs représentants pour obtenir enfin une petite rectification de 10 kilomètres de Chaumont à Pamiers. Un pont métallique a été jeté sur l'Ariège. Ce sont deux obstacles qui ont été supprimés. Il en subsiste un troisième. Je viens vous demander de le faire disparaître en ordonnant une seconde réfection sur un parcours de 8 à 10 kilomètres, de Chaumont à Pailhès, par Madière et Monesple et ultérieurement de Pailhès à Sabarot.

Je m'excuse d'entretenir l'Assemblée de tous ces détails ; mais ils rentrent dans la question de l'attribution du crédit en discussion. Je défends au surplus le droit des populations rurales auxquelles tous nos collègues tiendront à honneur de s'intéresser. (*Parlez ! parlez !*)

Vous faisant grâce des arguments nombreux qui militent en faveur d'une rectification immédiate et urgente, je me bornerai à un seul, le plus important de tous et qui est de nature à frapper certainement votre esprit, monsieur le ministre, puisqu'il se rattache à l'une des premières études par lesquelles, il y a déjà fort longtemps, vous avez affirmé votre compétence en matière de travaux publics.

Malgré la pénurie de ses ressources l'Ariège a décidé la création de lignes de tramways dans deux de nos cantons plus particulièrement déshérités. Ceux-ci bénéficieront des rectifications que je demande. Vous ne voudrez pas, faute d'ordonner sur un parcours presque insignifiant une rectification qui s'impose, laissant en suspens la vie industrielle et commerciale de tout un département et compromettre du coup la prospérité et le bon rendement de ces tramways si impatiemment attendus. Cette rectification intégrale permettra leur raccord à Pamiers avec la ligne de Bram et assurera le trafic de l'Ariège avec l'Aude et l'Hérault qui nous envoient leurs vins tandis que nous leur expédions notre bétail, nos grains et nos fourrages.

Vous aurez à cœur, monsieur le ministre, de faire rentrer dans le large courant de la vie nationale, d'où elles semblent systématiquement exclues, du moins en ce qui concerne les voies de communication, les deux riches vallées de la Lèze et de l'Arize, qui, jusqu'ici, ont été beaucoup trop sacrifiées. (*Très bien ! à gauche.*)

M. Gauthier (de l'Aude), *ministre des travaux publics*. Je suis heureux de vous annoncer, en réponse à vos légitimes réclamations, que cette année une allocation de 60,000 fr. sera accordée au département de l'Ariège pour rectification de la route nationale n° 119. Cette allocation sera continuée tous les ans jusqu'à ce que la rectification soit entièrement terminée.

M. Albert Tournier. Je remercie doublement M. le ministre, d'abord de cette bonne parole, et ensuite des ordres qui vont assurer la prompte exécution des travaux.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 55 au chiffre de 300,000 fr.

(Le chapitre 55, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 56. — Routes nationales. — Réparations extraordinaires et travaux neufs, 1,675,000 fr. »

La parole est à M. Cornudet sur ce chapitre.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). La Chambre a

bien voulu voter dans la séance d'avant-hier, une résolution invitant le Gouvernement à prévoir dans le prochain budget des crédits plus importants aux chapitres 32 et 56, tant pour l'entretien que pour la réparation des routes nationales. J'ai donc satisfaction. En conséquence, je me bornerai à de très brèves observations.

Je demande à M. le ministre de répartir l'augmentation de crédit que la Chambre désire voir inscrire au prochain budget aussi bien sur le chapitre 56 qui concerne les réparations extraordinaires que sur le chapitre 32 relatif à l'entretien. Voici, selon moi, quelles sont les raisons qui militent en faveur de l'inscription d'un crédit important au chapitre des réparations extraordinaires.

Nous nous trouvons à l'heure actuelle en présence d'une situation particulière. Il y a, si je puis ainsi parler, en ce qui concerne les routes nationales, un passif dont il faut tenir compte et qu'il faut tout d'abord liquider.

Depuis un certain nombre d'années les crédits d'entretien ont été trop faibles et on n'a pas pu entretenir les routes nationales comme il aurait fallu. Par conséquent, je crois que ce serait une mauvaise méthode que d'augmenter simplement les crédits d'entretien et de prélever sur ces crédits certaines sommes destinées à des travaux qui, suivant moi, constituent des travaux extraordinaires ou des travaux neufs.

Je n'en veux citer que deux exemples : la transformation des chaussées pavées en chaussées empierrées ou la substitution de pavages neufs aux pavages anciens. Il est certain que ce sont là des réparations très coûteuses, constituant de véritables travaux neufs, et ce serait un procédé défectueux que de prélever de quoi faire face à une pareille dépense sur les crédits d'entretien. En effet, la substitution de pavés neufs, aux pavés anciens coûte environ 100,000 fr. le kilomètre, et étant donnés les crédits dont M. le ministre des travaux publics dispose il serait beaucoup plus logique de mettre cette dépense au compte des travaux neufs ou extraordinaires.

D'autre part, la véritable révolution à laquelle j'ai fait allusion avant-hier, la substitution de la traction mécanique à la traction animale dans un grand nombre de cas, vous appellera, monsieur le ministre, à prévoir des travaux nouveaux auxquels on ne pouvait penser il y a quelques années. Ainsi, aux abords des grands villes — et je parle en particulier de l'agglomération parisienne — la traction mécanique et la traction animale se gênent réciproquement.

Les lourds charrois, transports de sable, de plâtre, de pierres, voitures de maraîchers qui apportent aux Halles de Paris des légumes et des fruits, exigent des chaussées pavées ; d'autre part, les automobiles et les bicyclettes gênent, en raison de leur vitesse, la circulation des voitures ; il serait donc utile que l'administration étudiât les moyens d'avoir aux abords des grandes villes, en particulier de Paris, des chemins réservés plus spécialement à la traction mécanique. J'avais pensé qu'on pourrait — cela existe déjà sur certains points du territoire et cela peut se concevoir étant donnée la largeur des routes nationales — établir une partie de la chaussée en macadam et l'autre en pavé. Je sais que le problème est complexe et difficile à résoudre. C'est pourquoi je me borne aujourd'hui à demander à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien étudier cette question, qui présente un

réel intérêt pour toute l'agglomération parisienne. (*Très bien ! très bien !*)

Nos collègues MM. Gérauld-Richard et Gauthier (de Clagny) signalaient, dans une récente séance, au ministre de l'agriculture, l'intérêt qu'il y aurait à ce que les bois qui avoisinent Paris ne soient plus loués pour la chasse, mais, au contraire, réservés autant que possible aux promeneurs. Dans le même ordre d'idées, il y aurait lieu par suite de l'extension de la population de la banlieue de Paris, de prendre des mesures pour faciliter l'accès et la sortie de la capitale; M. le ministre des travaux publics ferait sagement d'ordonner une étude de cette question.

J'ai lu avec plaisir, dans le projet de budget du ministère des travaux publics, que ce ministère se préoccupait de supprimer les passages à niveau sur les routes nationales. Autrefois, en effet, à une époque où la circulation était moins intense qu'aujourd'hui, on a, je crois, autorisé trop facilement l'établissement de ces passages à niveau. Je félicite le ministre d'avoir prévu, sur le crédit de réparations extraordinaires et de travaux neufs, une somme de 300,000 fr. pour la suppression d'un certain nombre de ces passages à niveau; mais, suivant moi, il conviendrait qu'il disposât pour cet objet d'un crédit plus élevé. En effet, sur nombre de points, ces passages à niveau constituent une gêne considérable pour la circulation, et les malheureux gardiens qui sont chargés d'ouvrir et de fermer continuellement les barrières ont une responsabilité très lourde. Il conviendrait qu'à l'avenir on se montrât très prudent quand il s'agit d'accorder aux compagnies l'autorisation d'établir des passages à niveau sur les routes nationales; sur les points où la circulation est particulièrement intense, il y aurait même lieu de les aider à supprimer ceux qui existent.

Un certain nombre de dépenses nouvelles s'imposent encore et doivent être prélevées sur ce même chapitre, ce qui justifie son augmentation. Le ministère des travaux publics a fait des expériences de goudronnage sur certaines routes nationales. C'est encore là une des conséquences de la traction mécanique. La poussière soulevée par les véhicules rapides est une gêne considérable pour certaines localités; M. le ministre des travaux publics fera bien d'étendre ces expériences le plus possible, bien entendu, avec le concours des municipalités intéressées.

M. Cazeneuve. Ce système coûte trop cher pour être généralisé.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je crois, en effet, que le système actuel n'est pas parfait. Je retiens l'interruption de l'honorable docteur Cazeneuve que les questions d'hygiène préoccupent à juste titre, mais il sera le premier à reconnaître que ces poussières, soulevées autour des habitations, constituent pour les populations une gêne et un danger.

M. Cazeneuve. Je suis absolument de votre avis.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je ne dis pas que le procédé actuel soit le meilleur, mais seulement qu'il y a lieu d'étudier s'il ne serait pas susceptible de perfectionnement. Il est, tout le monde en conviendra, du rôle de l'Etat de parer aux inconvénients occasionnés, à l'heure actuelle, par l'intensité de la circulation rapide sur certaines routes.

Enfin, il est un dernier point sur lequel j'appelle l'attention de l'administration des travaux publics, et je suis à cet égard spécialement l'interprète des

doléances des populations que je représente. Ne pourrait-on pas substituer, autant que possible, aux plantations d'arbres forestiers, le long des routes nationales, des plantations d'arbres fruitiers?

Je m'associe complètement à l'observation formulée par l'honorable M. Sibille dans son très remarquable rapport. Ce n'est pas là une question qu'on puisse trancher d'une façon identique pour toutes les régions de la France et il serait dangereux, à mon avis, de généraliser, car si, sur certains points, on doit planter des arbres fruitiers, sur d'autres, il faut des arbres forestiers. C'est la nature du sol qui doit, il me semble, guider l'administration dans son choix.

Là où la terre est fertile et où, par conséquent, la plantation d'arbres à racines traçantes, comme les ormes, constitue, pour les riverains une gêne et une servitude très lourdes, il est, selon moi, préférable de planter des arbres fruitiers qui peuvent y prospérer et donner certain rendement. Ailleurs, au contraire, là où la route est bordée de bois ou de landes, il n'y a aucun inconvénient à planter des arbres forestiers.

En ce qui concerne la région que je représente, les riverains des routes nationales se plaignent, à bon droit, du tort qui leur est causé par les racines des ormes. J'estime donc que M. le ministre des travaux publics fera bien en substituant, partout où il le pourra, des arbres fruitiers aux arbres forestiers.

J'ai terminé et je résume ces observations qui partent toutes du même principe.

Je voudrais que l'Etat disposât de crédits suffisants pour faire honneur à toutes les tâches qu'il entreprend, tout en désirant qu'il n'en entreprît pas d'autres que celles qui lui incombent par la nature même des choses. Je voudrais enfin que son intervention fût plus moderne, et le moins gênant possible pour le public. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, je tiendrai compte des observations de M. Cornudet en ce qui concerne la ventilation à faire entre les dépenses pour travaux neufs et les dépenses pour réparations extraordinaires et travaux d'entretien.

En ce qui concerne les questions spéciales qu'il a traitées, notamment pour le goudronnage des routes, je lui dirai que l'on continue les essais commencés les années précédentes, mais qu'on n'a pas encore trouvé la bonne méthode. Je dois faire remarquer en tous cas qu'on ne pourra jamais goudronner que des parcours très restreints, car si l'on voulait étendre cette opération à toutes les routes de France, le montant de la dépense s'élèverait à trente millions par an.

En ce qui concerne les passages à niveau, M. Cornudet a satisfaction puisque cette année 300,000 fr. sont consacrés à leur suppression.

Enfin pour la réfection du pavage des routes nationales nous avons également inscrit un crédit de 300,000 francs; d'où il résulte que sur un total de 1 million 600,000 francs, 600,000 francs sont affectés aux œuvres auxquelles s'intéresse M. Cornudet.

J'espère qu'il se déclarera satisfait sur ces divers points en attendant que nous puissions faire mieux. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je remercie M. le ministre de la réponse qu'il a bien voulu me faire. Je lui ferai simplement observer qu'en ce qui concerne le goudronnage il n'a jamais pu entrer dans ma pen-

sée de réclamer un crédit de 30 millions pour goudronner toutes les routes nationales.

Je tenais simplement à lui demander que partout où la circulation est très intense, aux abords des grandes villes ou des stations balnéaires et dans tous les endroits où la poussière peut constituer une gêne et un danger pour les populations, le ministère des travaux publics fit un effort pour hâter le goudronnage des routes.

En ce qui concerne la transformation des pavages en chaussées empierrées, je remercie également M. le ministre de sa réponse, mais je lui ferai simplement observer que comme la transformation d'une chaussée pavée en empierrement coûte 30,000 ou 40,000 francs le kilomètre, un crédit de 300,000 francs est absolument dérisoire. Sa réponse confirme donc les observations que j'ai présentées sur la nécessité qu'il y aurait d'augmenter le crédit de ce chapitre.

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

Je mets aux voix le chapitre 56 au chiffre de 1,675,000 francs.

(Le chapitre 56, mis aux voix est adopté.)

« Chapitre 57. — Construction des routes forestières de la Corse, 25,000 francs. » — (Adopté.)

M. le président. « Chapitre 58 — Construction de ponts 1 million. »

La parole est à M. Buyat.

M. Buyat. Je désire, à propos du chapitre 58. présenter à la Chambre quelques observations auxquelles mon sympathique collègue du Rhône, M. Normand, s'associera tout à l'heure. Elles ne sont pas simplement inspirées par l'intérêt local ; le fussent-elles qu'elles seraient des plus légitimes puisqu'elles concernent deux départements importants, le Rhône et l'Isère ; mais elles visent surtout la sécurité publique et elles ont à ce point de vue, un caractère général.

Messieurs, à l'avant-dernière séance, mon excellent collègue M. Cazeneuve, président du conseil général du Rhône, vous a entretenu du pont qui relie la ville de Vienne, que j'ai l'honneur de représenter à la commune de Sainte-Colombe-lès-Vienne ; il vous a dit que ce pont, qui fait communiquer les départements de l'Isère et du Rhône, cause de très réelles inquiétudes, et que, d'ailleurs, fût-il plus solide, il n'est plus suffisant pour les besoins de la région et ne parvient plus à assurer les relations chaque jour plus nombreuses, qui s'établissent entre la cité industrielle de Vienne et les faubourgs situés de l'autre côté du Rhône.

Ce pont, hélas ! comme tous les ponts malheureux, a une histoire et cette histoire est assez douloureuse, je dirai même volontiers assez dramatique pour émouvoir l'administration des travaux publics.

Ce pont suspendu qui date de 1828, qui est, par conséquent, un des plus vieux de la région, s'est écroulé en 1840, entraîné par une crue du Rhône.

En 1842, après qu'on l'eût remis en état avec beaucoup de difficultés — on le croyait du moins — sa travée de gauche ne put supporter l'épreuve à laquelle il fut soumis.

Enfin, au printemps de l'année 1876, il supportait à peine les deux cinquièmes de la charge prescrite que le câble de la travée de la rive droite se rompit et détermina la chute de toute la partie du pont soutenue par ce câble. M. Savigné, l'honorable maire

de Sainte-Colombe, a raconté dans des opuscules pleins d'intérêt toutes les mésaventures de ce pont.

Ces différents accidents ont fait plusieurs victimes. Les riverains ont donc été particulièrement inquiets et le département du Rhône, celui de l'Isère, le conseil municipal de Vienne avaient demandé sa transformation en un pont fixe. Si M. le ministre des travaux publics voulait bien se reporter à toutes les délibérations prises en 1876, il pourrait constater que les deux conseils généraux de l'Isère et du Rhône avaient voté pour ce travail éventuel une somme de 250,000 fr. et la ville de Vienne une somme de 50,000 fr. ; que l'Etat par dépêche ministérielle, s'était réservé de prendre à sa charge le restant de la dépense, soit une somme de 500,000 fr., le chiffre total ayant été évalué à 800,000 fr. environ.

Malgré toutes ces délibérations et tous ces engagements, le pont, comme le projet, est resté... suspendu. A l'heure actuelle, nous pouvons dire que cette situation est encore plus lamentable. En effet, les relations qui étaient déjà considérables entre les deux rives du fleuve n'ont fait que s'accroître ; et la création de la ligne de Lyon au Teil, ainsi que l'a justement fait remarquer M. Cazeneuve, les a développées encore dans une grande mesure.

Je crois ne rien exagérer en disant qu'aux abords des villes les ponts suspendus ne présentent aucune garantie de sécurité ni de solidité, et vous conviendrez avec moi que cela est encore plus vrai quand il s'agit d'un vieux pont qui date du début du siècle précédent, qui a subi tous les outrages du temps et toutes les catastrophes que je signalais tout à l'heure. Je dois ajouter que la circulation y est souvent des plus intenses. Le samedi, jour de notre marché viennois, près de 800 voitures et 5,000 piétons le traversent.

Pour donner une dernière idée de la situation qui est faite à notre région, je dirai que, lorsque les usiniers de Vienne doivent livrer par voitures dans la région stéphanoise, des pièces particulièrement lourdes et massives, ils évitent le pont de Vienne et remontent le Rhône pour trouver des ponts plus solides leur permettant de faire passer leurs chargements.

Pour remédier à cet état de choses, deux solutions sont possibles : ou, vous reportant, monsieur le ministre, aux délibérations prises en 1876, et aux engagements des deux conseils généraux et de la ville de Vienne, vous ferez construire un nouveau pont, ou bien vous transformerez le pont suspendu actuel en un pont rigide. Quelque solution que vous adoptiez, nous nous en rapportons à vous.

Je voudrais, en terminant, présenter une requête qui certainement sera accueillie par votre administration. Il y a quelque temps on a fait subir à ce pont suspendu des épreuves dites réglementaires. Elles étaient demandées par les populations intéressées.

Le maire de Vienne et le maire de Sainte-Colombe-lès-Vienne avaient déclaré, en effet, que ce pont n'était pas sans inspirer de très vives inquiétudes et que les populations étaient très légitimement alarmées. A la suite de ces réclamations, dont vous trouverez l'écho dans les délibérations du conseil général du Rhône, l'administration des ponts et chaussées a fait procéder à ces épreuves.

Malheureusement elles ont été faites de telle façon qu'elles n'ont pas rassuré complètement l'opinion publique.

Dans une lettre adressée le 20 juin 1904, les maires de Vienne et de Sainte-Colombe faisaient connaître à M. le ministre qu'au lieu de charger le pont jusqu'à concurrence de 200,000 kilogrammes, on l'avait chargé seulement d'un poids moitié moindre et qu'on avait trouvé bon, pour suppléer à cette diminution de poids, de faire passer sur le pont une compagnie d'un régiment du génie.

De telles expériences sont insuffisantes, et votre département, monsieur le ministre, agirait sagement, je crois, avant même de commencer les études, soit pour la construction d'un nouveau pont, soit pour la transformation du pont suspendu actuel en un pont rigide, en faisant procéder à de nouvelles épreuves, qui, celles-là, j'en ai le ferme espoir, donneront à nos compatriotes viennois toute confiance dans la solidité et la résistance de notre trop vieux pont. (*Très bien! très bien! à gauche et sur plusieurs bancs.*)

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

M. Normand. J'étais chargé par la municipalité de Sainte-Colombe-lès-Vienne de présenter des observations sur l'insécurité du pont de Vienne, mais mes collègues MM. Cazeneuve et Bruyat l'ont fait avec assez de développement pour qu'il me suffise de m'associer à leurs déclarations, en priant M. le ministre de vouloir bien en tenir compte. (*Très bien! très bien!*)

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

M. Ory. Monsieur le ministre, à la date du 19 mars 1904, j'ai déjà attiré la bienveillante attention de votre honorable prédécesseur sur la nécessité de la reconstruction du pont suspendu qui traverse la Loire près de Feurs, et dépend de la route nationale n° 89. Cette question intéresse au plus haut point une très grande partie de la population du Forez.

Ce pont, à une seule voie, a été construit en 1830 par un particulier. Des péages ont été perçus depuis cette époque jusqu'en 1878. A cette date, le pont a été racheté pour une somme de 165,000 francs fournie par la ville de Feurs et les communes voisines, par une souscription publique, enfin par les subventions du département et de l'Etat. Par conséquent l'Etat n'a point eu à supporter les dépenses que devait plus tard mettre à sa charge la loi du 30 juillet 1880.

Ce pont, aujourd'hui bien ancien, exige annuellement des réparations très considérables qui ne pourront que s'accroître. Je signalais à votre prédécesseur, monsieur le ministre, qu'un des câbles principaux s'était rompu en 1903 et que la circulation avait dû être interdite même pour les piétons, que d'autres câbles avaient été trouvés en mauvais état et avaient dû être réparés; qu'enfin il avait reconnu que les fondations des culées ne reposaient pas sur un terrain dur et qu'elles n'étaient protégées contre les affouillements des eaux que par des enrochements.

Je me permets d'insister auprès de vous, au nom d'une population industrielle et agricole nombreuse, laborieuse, digne d'intérêt à tous égards.

Je vous demande la réfection de ce pont avec une largeur suffisante pour permettre le croisement de deux voitures et le passage de la ligne de chemin de fer à voie étroite qui va être exécutée entre Panissières et Feurs, avec projet de prolongement jusqu'à Boen, et qui relierait ainsi le département du Rhône à celui

du Puy-de-Dôme en desservant tout le Forez dans sa largeur.

Vous m'objecterez que le programme des travaux de cette nature est arrêté jusqu'en 1907 et que tous les crédits qui pourront être votés seront employés à l'exécution de ce programme; mais je vous demande au moins d'inscrire en première ligne, parmi les nouveaux travaux qui seront projetés, la réfection du pont de Feurs.

Je suis certain, monsieur le ministre, que si vous consultez le dossier de cette affaire et les rapports du service des ponts et chaussées, vous serez convaincu de la légitimité de ma demande et que vous vous empressez d'y faire droit. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je dois faire remarquer que la concession de ce pont à péage a été rachetée en 1878 et que l'Etat a dépensé 98,000 francs et les intéressés 66,000 francs. Du dernier procès-verbal de visite il résulte que des réparations importantes ont été effectuées en 1903 et que, depuis, le pont présente des conditions suffisantes de solidité.

M. Ory, je le sais, demande la construction d'un pont rigide, mais il n'ignore pas que les crédits sont engagés jusqu'en 1907. Il me demande de prescrire des études; je ne demande pas mieux que d'accéder à son désir. (*Très bien! très bien!*)

Quant aux observations de MM. Buyat et Normand, je m'en réfère à ce que j'ai répondu à M. Cazeneuve.

Si les populations ne sont pas rassurées par les essais déjà faits je n'y mets aucun amour-propre et je ne demande pas mieux que de leur donner satisfaction; j'ordonnerai de nouveaux essais. (*Très bien! très bien!*)

M. Buyat. Je remercie M. le ministre et je prends acte de ses déclarations.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 58?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 1 million.

(Le chapitre 58, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 59. — Ponts à péage dépendant des routes nationales (Loi du 30 juillet 1880). — Mémoire. »

La parole est à M. Malizard.

M. Malizard. Dans les observations de M. le rapporteur sur le chapitre 59, je lis : « La loi du 30 juillet 1880 a prescrit le rachat des concessions de tous les ponts à péage dépendant des routes nationales dans un délai de huit années à partir du 1^{er} janvier 1881. »

L'article 2 de cette loi porte : « Le rachat de la concession de tout pont à péage dépendant de la grande ou de la petite voirie peut être déclaré d'utilité publique par décret rendu en conseil d'Etat après enquête. L'enquête a lieu dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834. »

Dans le chapitre 59 du budget que nous discutons en ce moment il est fait mention du pont d'Argenteuil, concédé par ordonnance du 27 mars 1831. Ce pont ne fait pas partie d'une route nationale, mais il relie une route départementale à une annexe d'une route nationale.

La Chambre, au cours de la discussion du budget,

a admis le principe du rachat du pont d'Argenteuil, sous condition du paiement de l'indemnité moitié par l'État, moitié par les départements et communes intéressés. Je fais des vœux pour qu'une prompt solution soit donnée à la question du rachat de ce pont. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Mais à mon tour, pour un pont dont les conditions de rachat me paraissent en tout semblables à celui d'Argenteuil, l'élévation de l'indemnité exceptée, je demande à M. le ministre de bien vouloir examiner avec le plus vif intérêt une question à laquelle les populations de deux départements attachent une extrême importance.

Sur tout le parcours de l'Isère, depuis Grenoble jusqu'au confluent de cette rivière avec le Rhône en amont de Valence, le pont de Saint-Hilaire-du-Rozier est le seul ouvrage de cette nature sur lequel le péage est perçu à un tarif que je qualifierai d'excessif. (*Très bien ! très bien !*)

Bien que le chemin qu'il relie entre les départements de l'Isère et de la Drôme soit classé dans la vicinalité ordinaire, cet ouvrage permet de communiquer avec la route nationale de Valence à Grenoble sur la rive droite de l'Isère et avec une autre route qui mène également à Grenoble, en passant par le Villard-de-Lans.

Depuis la construction de ce pont (novembre 1875) de nombreux pourparlers ont été engagés pour son rachat. Les deux départements intéressés dans ce sens, l'Isère et la Drôme, ont voté respectivement des sommes importantes. Dans le même ordre d'idées, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est engagée par lettre à M. le préfet de la Drôme à verser une somme de 10,000 fr.

De son côté l'État — m'a-t-on assuré — participerait, dans le même but, pour une somme assez considérable (le tiers de l'évaluation approximative, alors que l'article 7 de la loi de juillet 1880 prévoit une subvention de 50 p. 100), mais cependant insuffisante pour terminer les négociations en cours.

Il ne manque plus aujourd'hui qu'une somme de 17,000 fr. pour le rachat de cet ouvrage qui intéresse au plus haut point — je l'ai dit tout à l'heure — une région habitée par une population active et laborieuse.

M. Loque. Et républicain.

M. Salis. Dans tous les cas, intéressante.

M. Malizard. Cette région est visitée par de nombreux excursionnistes qui expriment invariablement leur surprise de trouver un pont à péage dans une contrée pittoresque, ainsi que cela est arrivé à l'ancien président de cette Chambre, notre honorable collègue M. Deschanel.

Je me permets encore de faire remarquer à M. le ministre qu'en 1889 dans quarante-trois départements il n'existait plus aucun pont à péage.

Dans la séance d'avant-hier M. le président de la commission du budget a déclaré, en des termes élevés et avec beaucoup d'énergie, qu'il importe de multiplier et d'améliorer nos voies de communication qu'il considère comme les éléments primordiaux de la fortune publique. Bien que le *Journal officiel* n'ait point fait mention de ses paroles, je les ai retenues pour les faire valoir comme le meilleur argument de ma cause.

Je demande pardon à M. le président de la commission du budget si je ne cite pas le texte précis de sa

déclaration, mais je crois en avoir traduit et le fond et le sens. (*Très bien ! très bien !*)

De son côté, M. le ministre des travaux publics en accordant satisfaction aux demandes de nos collègues avec une bonne volonté des plus évidentes, m'a permis d'espérer que son bienveillant appui ne me fera pas défaut.

Je demande en conséquence à M. le ministre si, d'accord avec son collègue M. le ministre de l'intérieur, il ne serait pas possible de trouver la somme de 17,800 francs pour solutionner enfin une question pendante depuis si longtemps. (*Applaudissements.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Aussitôt que j'ai été saisi, ces jours derniers, par l'honorable M. Malizard de la question du pont de l'Isère, j'ai fait faire des recherches dans mes bureaux. Il résulte de ces recherches que jamais la direction compétente du ministère des travaux publics n'a été saisie de cette affaire. Il n'y a à cela rien d'étonnant puisque tous les ponts à péage dépendant des routes nationales ont été rachetés dans le département de la Drôme.

Si donc une subvention a été sollicitée, c'est que le pont en question est situé sur une route départementale ou vicinale ; dès lors la question est du ressort du ministère de l'intérieur. Quoi qu'il en soit, en cas d'erreur, je prends l'engagement d'étudier la question et je donnerai une réponse précise à M. Malizard.

M. Malizard. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

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

M. Jumel. Messieurs, comme vous le disait notre collègue M. Malizard en termes clairs et très précis, la loi du 30 juillet 1880 a prescrit le rachat des concessions de péages sur les ponts dépendant des routes nationales et ces rachats devaient être exécutés dans un délai de huit années à partir du 1^{er} janvier 1881. Je constate que la loi a été mise à exécution par le ministère des travaux publics sur toutes les routes nationales. Il reste cependant à ce sujet un litige, non pas entre le ministère des travaux publics et le ministère de l'intérieur mais entre deux départements : il s'agit du pont d'Argenteuil, pont très important et très ancien qui réunit Paris à Argenteuil.

Ce pont n'a pas encore été racheté, de telle sorte que les habitants d'Argenteuil — et vous savez quel développement a pris cette commune depuis quelques années, combien elle comprend d'usines et compte d'ouvriers — de telle sorte, dis-je, que les travailleurs pour se rendre à leurs occupations à Paris et pour retourner à Argenteuil sont obligés de passer sur ce pont à péage et de payer un sou à l'aller et autant au retour pour parcourir la distance de 80 à 100 mètres c'est-à-dire la largeur de la Seine. Avec trois sous ils pourraient faire le tour de Paris dans le Métropolitain. Je n'ai pas besoin d'insister sur cette anomalie.

La compagnie propriétaire de ce pont doit retirer un bénéfice considérable de son exploitation, car le pont est très fréquenté en raison du développement qu'ont pris les communes riveraines de la Seine.

« Ce pont n'est pas sur une route nationale » nous dit-on. Le fait est exact. Cependant du côté du département de Seine-et-Oise, dans la circonscription que représente notre honorable collègue M. Berteaux,

ministre de la guerre — auquel j'ai fait part de l'intérêt que je portais à la question et qui m'a même prié de vouloir bien insister à la tribune — dans le département de Seine-et-Oise le pont aboutit à une annexe de la route nationale ; autrement dit le tronçon que joint le pont à la route nationale située un peu plus loin a été classé définitivement dans le réseau de l'Etat. Donc pas de discussion possible, c'est bien à une route nationale que le pont aboutit d'un côté. De l'autre côté, il aboutit à une route départementale du département de la Seine.

Lorsqu'on a voulu procéder au rachat de ce pont, il est intervenu une convention entre le département de Seine-et-Oise, la ville d'Argenteuil, le département de la Seine et l'Etat.

Une commission a été désignée par le ministre des travaux publics qui, d'accord avec la société concessionnaire du pont, a fixé la valeur restant à courir de la concession à la somme de 624,000 fr. L'Etat a déclaré qu'il prenait à sa charge la moitié de cette somme, soit 312,000 francs ; la commune d'Argenteuil s'est chargée d'une somme de 100,000 fr. qu'elle a déjà votée ; le département de Seine-et-Oise s'est également chargé d'une somme de 112,000 francs qu'il a votée également. Seul le conseil général de la Seine fait encore de l'opposition et refuse de voter la somme de 100,000 fr. qui lui incomberait. Je crois qu'il est désirable pour tout le monde d'insister très énergiquement auprès du conseil général de la Seine pour qu'il veuille bien consentir le sacrifice nécessaire.

Je vais plus loin : il semble que si le conseil général de la Seine persistait à refuser son concours, l'Etat devrait tâcher de lui forcer la main, ou tout au moins de se mettre d'accord avec les deux autres parties intéressées, c'est-à-dire le département de Seine-et-Oise et la commune d'Argenteuil, pour faire cesser cet état de choses. Je le répète, il n'est pas admissible qu'un pont, aux portes mêmes de Paris, parcouru par un aussi grand nombre de passagers que le pont d'Argenteuil, qui dessert une commune aussi peuplée — Argenteuil compte, je crois 18 ou 20,000 habitants, presque tous ouvriers qui chaque jour sont appelés à Paris — il n'est pas admissible que ce pont ne soit pas racheté.

Le maintien du péage est un impôt très lourd pour les habitants d'Argenteuil. Si je prends, par exemple, un ouvrier de cette commune, obligé de venir à Paris, le matin est de retourner chez lui le soir, il doit payer dix centimes par jour, soit 30 fr. par an pour 300 jours de travail ; c'est donc un impôt de 30 fr. par an que le péage du pont d'Argenteuil fait peser sur les ouvriers de la commune ; il en est de même s'il s'agit d'un habitant de l'autre rive de la Seine obligé d'aller à Argenteuil pour ses besoins quotidiens.

Il suffit d'énoncer ce chiffre pour que tout le monde voie l'importance que présente le rachat de ce pont. J'ajoute que si l'on entrerait de nouveau en rapport avec la société concessionnaire, peut-être pourrait-on en obtenir quelques facilités nouvelles. Il n'est pas douteux, en effet, que cette compagnie a dû récupérer presque en totalité la valeur du pont, qui doit être aujourd'hui à peu près complètement amorti ; toutes ses recettes, de plus en plus considérables, sont en réalité des bénéfices nets.

J'insiste donc pour que le ministre des travaux publics — qui est intéressé dans le rachat, le pont

aboutissant d'un côté à une route nationale — se mette d'accord avec le ministère de l'intérieur pour peser autant que possible sur le conseil général de la Seine ; je demande aussi que M. le ministre des travaux publics veuille bien faire immédiatement le sacrifice des 312,000 fr. qui sont à la charge de l'Etat. J'irai même plus loin, la somme de 312,000 fr. n'étant pas inscrite au budget, je lui demande de s'entendre avec les communes qui donnent des fonds de concours pour traiter avec le concessionnaire et lui racheter sa concession au moyen d'annuités.

Cette combinaison permettrait d'utiliser comme premières annuités les 100.000 fr. votés par la commune d'Argenteuil, et les 112.000 fr. votés par le conseil général de Seine-et-Oise pour opérer le rachat immédiat de ce pont et faire, dans l'intervalle, des efforts auprès du conseil général de la Seine. Si l'on ne peut pas arriver à une solution, il faudra que quelqu'un consente des sacrifices, car il n'est pas admissible que cette question se présente à nouveau devant le Parlement et que nous ayons encore ce véritable scandale d'un pont à péage reliant deux villes comme Argenteuil et Paris. (*Très bien ! très bien !*).

M. le président. La parole est à M. Cornudet, **M. Cornudet** (Seine-et-Oise). Je me joins à M. Jumel et j'insiste auprès de M. le ministre des travaux publics pour qu'une prompt solution soit donnée à cette grave question du rachat du pont à péage d'Argenteuil.

Le département de Seine-et-Oise a, depuis un certain nombre d'années, fait de grands sacrifices pour racheter les ponts à péage ; il a entamé des négociations pour racheter tous ceux qui existent encore. Le rachat du pont d'Argenteuil intéresse non seulement la population d'Argenteuil, mais encore toute une série de communes situées en arrière d'Argenteuil et que je représente. Le conseil général de Seine-et-Oise a voté une subvention de plus de 100.000 fr. Si l'on tient compte qu'il y a quelques années il avait déjà accordé une somme de 80.000 fr. — si j'ai bonne mémoire — pour décider la ville de Paris à transformer en pont l'aqueduc amenant les eaux d'égoût de la ville de Paris de l'autre côté de la Seine, on voit que le conseil général de Seine-et-Oise, en donnant cette subvention, avait déjà cherché à porter dans une certaine mesure remède à la situation.

Je joins ces observations à celles de l'honorable M. Jumel pour demander à M. le ministre des travaux publics d'insister, avec l'autorité qu'il tient de ses hautes fonctions, auprès du conseil général de la Seine et pour donner à cette question une prompt solution. (*Très bien ! très bien !*)

M. Albert Congy. Le conseil général de la Seine est prêt à faire le nécessaire.

M. le ministre des travaux publics. Je connais tout l'intérêt que présente le rachat du pont d'Argenteuil, mais je veux rectifier une erreur commise par l'honorable M. Jumel.

Le pont est situé sur une route vicinale. Il est vrai que cette route est coupée, à 100 mètres à peu près du pont, par une route nationale. Le ministère des travaux publics a accepté de faire les études en vue du rachat du pont, à condition que le petit tronçon de route dont je parlais tout à l'heure soit classé comme route nationale.

M. Jumel. Il a été classé comme route nationale.

M. le ministre des travaux publics. Non, ce n'est pas encore fait.

Cela dit, l'Etat a consenti à contribuer pour moitié à la dépense totale qui est de 624,000 fr. C'est là une véritable libéralité. La ville d'Argenteuil a versé 100,000 francs, le département de Seine-et-Oise 112,000 fr. Reste le département de la Seine qui n'a pas encore voté les 100,000 fr. qui représentent sa part contributive.

Je promets à M. Jumel et à M. Cornudet d'agir auprès du conseil général de la Seine pour lui demander le vote de ce fonds de concours, mais même si ce fonds était voté, nous ne pourrions pas immédiatement entreprendre l'opération, parce qu'il y aurait lieu tout d'abord de faire rendre le décret d'utilité publique et de prononcer le classement.

Quoi qu'il en soit, si à bref délai intervenait le vote du conseil général de la Seine, nous pourrions d'ici l'année prochaine remplir les formalités nécessaires et inscrire au budget de 1906 la dépense qui incombe à l'Etat. (*Très bien ! Très bien !*)

M. Maurice Sibille, rapporteur. Il reste bien entendu que l'Etat est tenu de payer la moitié de la dépense, mais rien que la moitié de la dépense.

M. le ministre des travaux publics. J'ajoute que je me garderais bien de prononcer un mot qui tiendrait à dégager le département de la Seine des opérations qui lui incombent, car cela irait à l'encontre du but que nous poursuivons.

M. le rapporteur. C'est pour cela que je tenais à faire cette réserve au nom de la commission.

M. Jumel. Quelles que soient les réserves de M. le rapporteur et la prudence que M. le ministre croit devoir apporter dans ses déclarations, il me semble impossible qu'on ne puisse pas être assuré que, dans un avenir très prochain, de quelque côté que vienne le sacrifice, le pont d'Argenteuil sera racheté ; car les populations ne sauraient demeurer plus longtemps dans cette situation.

Je regrette vivement — oh ! pour quelques instants seulement ! — que M. Berteaux soit ministre de la guerre (*On rit*), car, s'il était présent à cette séance, il pourrait défendre cette cause, comme député d'Argenteuil, avec l'énergie qu'il met au service de tous les intérêts de sa circonscription, et il insisterait à nouveau, comme il l'a déjà fait dans la discussion du budget précédent, pour faire cesser ce véritable scandale d'un pont à péage entre une commune comme celle d'Argenteuil et la ville de Paris, imposant aux populations un impôt formidable, si l'on veut bien le comparer à ce que coûtent les moyens de communication pour tous les habitants des environs de Paris qui, soit par le métropolitain, soit par les tramways de pénétration, peuvent faire, moyennant une dépense de quelques sous, des kilomètres et des kilomètres, alors que, pour une traversée de 100 mètres il faut payer cinq centimes.

Je le répète, c'est une gêne considérable non seulement pour les habitants, mais aussi pour le développement commercial et industriel de la ville d'Argenteuil, cependant si intéressante. Pour chiffrer le sacrifice ainsi imposé aux populations riveraines, il suffit de se reporter aux recettes brutes de la compagnie concessionnaire : c'est un impôt indirect de plus de 100,000 fr. peut-être qui pèse de ce chef sur les habitants de cette région !

Je ne crains pas de dire très catégoriquement : si le

département de la Seine ne peut pas être contraint dans un bref délai à faire le sacrifice qui lui est demandé, l'Etat, la ville d'Argenteuil ou le département de Seine-et-Oise devront consentir eux-mêmes à faire ce sacrifice, parce qu'il faut en finir avec une situation qui n'a déjà que trop duré. (*Très bien ! très bien !*)

M. Sénac. C'est une question d'intérêt départemental.

M. Georges Cochery, président de la commission du budget. La commission du budget ne peut que maintenir, dans l'intérêt de l'Etat, la nécessité du concours du département de la Seine dans les conditions déjà fixées. Ce serait une étrange manière de négocier avec lui que de lui dire : Si vous ne votez pas la part contributive qu'on vous demande, nous la supporterons à votre place et nous nous dispensons de tout concours.

Ce serait l'induire en erreur.

Il faut, au contraire, que le conseil général de la Seine sache bien que c'est lui et non l'Etat qui doit fournir la part contributive qui lui est réclamée. (*Applaudissements.*)

M. Jumel. Ce qui serait beaucoup plus extraordinaire, c'est que pour faire faire une économie même de 100,000 fr. aux parties intéressées, quelles qu'elles soient — la ville d'Argenteuil ou le département de Seine-et-Oise — on imposât aux habitants de la région une dépense annuelle de plus de 100,000 fr., ce qui est le cas.

M. Pierre Baudin, rapporteur général du budget. La commission du budget maintient ses réserves. Nous ne pouvons pas discuter aujourd'hui la question de savoir quelle doit être la part contributive du département ou de l'Etat.

M. Gauthier (de Clagny). Le département de Seine-et-Oise a fait son devoir.

M. le rapporteur général du budget. Ce qui est certain, c'est que la commission du budget est obligée de tenir la balance égale entre toutes les demandes analogues qui peuvent se présenter pour participer aux dépenses afférentes à l'Etat.

Il nous est par conséquent impossible de nous associer aux paroles de M. Jumel : nous ne pouvons que recommander à M. le ministre des travaux publics, gardien des bonnes règles de gestion financière de l'Etat, de maintenir la règle antérieurement appliquée aux autres départements. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gauthier (de Clagny). Le conseil général de Seine-et-Oise est prêt à faire les plus grands sacrifices pour le rachat du pont d'Argenteuil. Il attend que l'Etat et le département de la Seine fassent leur devoir comme il a fait le sien.

M. Maurice Sibille, rapporteur. La responsabilité du retard n'incombe qu'au conseil général de la Seine. Nous vous proposons d'insérer au budget un chapitre 59 ainsi libellé : « Ponts à péage dépendant des routes nationales ». Il est vrai qu'aucun crédit n'est prévu ; mais dès que le conseil général de la Seine aura voté la subvention mise à la charge du département de la Seine, le Gouvernement pourra nous demander de doter ce chapitre 59 et d'y inscrire les crédits nécessaires à l'exécution des obligations de l'Etat. Notre responsabilité est complètement dégagée.

M. Albert Congy. On a mis à la charge du département de la Seine une contribution trop élevée.

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

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je me rends bien compte de la légitimité des réserves présentées par la commission du budget ; mais je tiens à établir avec M. Gauthier (de Clagny) que le conseil général de Seine-et-Oise a fait de très larges sacrifices.

Je faisais allusion tout à l'heure à la somme de 80,000 fr. versée par le département de Seine-et-Oise à la ville de Paris pour l'amener à transformer son aqueduc en pont à l'extrémité de la ville d'Argenteuil. Or, je me rappelle très bien que ce sacrifice a été fait précisément à la condition qu'il entrât en ligne de compte plus tard dans la subvention que le conseil général de Seine-et-Oise aurait à verser pour le rachat du pont à péage d'Argenteuil.

Cette observation faite, je suis de l'avis de M. Jumeil. Il y a une anomalie à voir, au commencement du vingtième siècle, un pont à péage aux portes de Paris, entre Paris et des populations industrielles et commerciales comme celles de Seine-et-Oise. (*Très bien ! très bien !*)

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

Je mets aux voix le chapitre 39.

(Le chapitre 59, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 60. — Amélioration des rivières, 2,697,000 fr. »

La parole est à M. Mollard.

M. Mollard. Messieurs, la discussion du chapitre 60 me fournit l'occasion — et j'ai le devoir d'en profiter — de demander à M. le ministre des travaux publics la décision que son administration entend prendre en ce qui concerne la gare d'eau projetée de Dôle.

Si cette gare d'eau était d'un simple intérêt local, si c'était en somme un port fluvial comme beaucoup de villes en demandent pour donner satisfaction aux intérêts très légitimes de leur commerce ou de leur industrie, peut-être aurais-je hésité à monter à la tribune ; mais en l'espèce la question est toute autre ; et si la Chambre veut bien m'accorder quelques minutes d'attention (*Parlez ! Parlez !*) je vais lui démontrer que la gare d'eau projetée doit non seulement desservir des intérêts régionaux considérables, mais que les intérêts généraux du pays y sont eux-mêmes étroitement liés.

Messieurs, la ville de Dôle doit à sa situation géographique d'être desservie d'une part par le Doubs canalisé et le canal du Rhône au Rhin, et d'autre part par un réseau de voies ferrées se dirigeant dans six directions différentes.

Parmi ces voies ferrées, la plus importante, à beaucoup près, est celle qui va de Paris à Pontarlier pour de là se diriger sur la Suisse par les lignes suisses de Pontarlier-Neufchâtel d'une part et de Pontarlier-Vallorbe-Lausanne d'autre part.

C'est par cette ligne ferrée que les produits naturels ou manufacturés et principalement les richesses forestières du Jura, ou tout au moins d'une grande partie de ce département et de la partie limitrophe de celui du Doubs, transitent pour rayonner ensuite sur tous les points du territoire. C'est par cette même ligne que, dans le sens inverse, transitent également les marchandises qui se dirigent sur le centre de la Suisse et le bassin du Léman. Or qu'elles sont ces marchandises ? Pour la plus grande partie ce sont des bois, des pierres, des céréales, des combustibles, c'est-à-dire des marchandises de poids lourd, de ton-

nage élevé et de valeur moyenne ; vous comprenez dès lors combien le prix de revient de ces marchandises est grevé par le prix forcément élevé du transit par chemin de fer. C'est pourquoi depuis longtemps déjà les principaux intéressés, c'est-à-dire la ville de Dôle, les industriels et les négociants du Jura ont réclamé qu'il fût établi à Dôle une gare d'eau reliée à la voie ferrée.

Messieurs, il n'est pas douteux que le jour où cette gare d'eau sera établie, le jour où les marchandises pourront transiter par la voie fluviale jusqu'à Dôle, pour la direction de la Suisse et depuis Dôle pour les différentes directions du territoire français, il n'est pas douteux, dis-je, que les relations commerciales entre la France et la Suisse s'en ressentiront d'une façon très sensible et très favorable pour notre pays.

Pour ma part — et je ne crois pas voir les choses à travers le prisme de l'illusion, mais avoir au contraire une conviction raisonnée — j'estime que cette gare d'eau deviendra par la suite un véritable petit port intérieur vers lequel convergeront non seulement les produits du centre et du midi de la France, mais encore une partie du fret de Nantes et de Marseille.

Mais, messieurs, ce n'est pas tout. Le mouvement commercial dont je viens de vous entretenir et dont la gare d'eau projetée doit être le pivot, sera certainement augmenté d'une façon relativement considérable par un fait nouveau qui se produira demain et dont, en France, tous les esprits soucieux de l'avenir commercial du pays se préoccupent avec raison ; je veux parler de l'ouverture du Simplon.

Or, par une coïncidence que je qualifierai d'heureuse, Dôle se trouve précisément sur le tracé qui doit relier nos voies ferrées au Simplon ; dès lors, par la force des choses, sa gare d'eau en bénéficiera.

M. Georges Grosjean. Ne pensez-vous pas, mon cher collègue, qu'il y ait inconvénient à traiter par voie incidente une question aussi complexe que celle du Simplon ?

M. Mollard. Vous ne savez pas, mon cher collègue, ce que je veux dire et vous m'interrompez. (*Parlez ! parlez !*)

Je sais parfaitement, messieurs — et en cela je vais répondre à mon interrupteur — que cette question du raccordement de la voie ferrée du Paris-Lyon-Méditerranée avec la voie de pénétration du Simplon n'est pas résolue ; mais M. Grosjean sait bien qu'elle le sera très prochainement, puisque mon collègue, M. Dumont doit, ces jours-ci, porter la question à la tribune par voie d'interpellation.

M. Georges Grosjean. Il serait préférable que le Gouvernement déposât un projet. Ce n'est pas, en effet, par voie d'interpellation que peuvent être résolus des problèmes de cette nature.

M. Mollard. Lorsque nous discuterons cette interpellation je pourrai vous démontrer, si cela est nécessaire que la gare d'eau à créer à Dôle n'a rien, absolument rien à redouter des solutions à prendre ; et je puis en toute certitude affirmer que, quelle que soit la solution adoptée pour la ligne de pénétration, la gare d'eau de Dôle en récoltera les fruits à un égal degré. Je crois m'être suffisamment étendu pour faire comprendre à la Chambre l'importance, au point de vue des intérêts généraux du pays et non pas seulement des intérêts particuliers du département que je représente, de la création de la gare d'eau projetée à Dôle. Pour l'éclairer complètement, il ne me reste

plus qu'à faire un rapide historique de ce qui a été fait jusqu'à présent.

En 1882 l'Etat fit construire une ligne ferrée entre Dôle et Poligny; à ce moment la municipalité de Dôle s'aperçut très vite qu'une occasion excellente s'offrait à elle — le tracé de la nouvelle ligne s'y prêtait — pour demander la construction de la gare d'eau réclamée depuis si longtemps.

Les circonstances étaient d'ailleurs singulièrement favorables. A ce moment, en effet, M. Jules Grévy, mon illustre prédécesseur, était Président de la République. Bien entendu, il accorda son puissant appui à la municipalité de Dôle et les choses marchèrent très vite. Deux ans après, un projet était adopté et les travaux qu'il autorisait étaient déclarés d'utilité publique. Malheureusement, messieurs, ce projet ne put survivre aux enquêtes; il sombra devant les oppositions, très justifiées je dois le dire, qui se firent jour.

Deux nouveaux projets furent étudiés, sans avoir un meilleur sort, et l'affaire resta en suspens jusqu'en 1890. A ce moment, le silence se fit, mais il ne pouvait durer indéfiniment et il fallut bien à nouveau écouter les protestations et les réclamations de plus en plus pressantes des intéressés.

Les intéressés, c'étaient non seulement la ville de Dôle, mais aussi le conseil général du Jura, la chambre de commerce de ce département; c'étaient encore les chambres de commerce de Lyon et de Paris, qui sans y être sollicitées, apportèrent l'appui de leur autorité pour appuyer la création projetée.

Faut-il ajouter que dès mon arrivée à la Chambre, je crus de mon devoir — c'était, en effet, mon devoir — de demander au ministre des travaux publics de vouloir bien s'occuper de cette intéressante question, et je suis heureux de pouvoir dire qu'aussi bien M. Baudin que M. Maruéjols accueillirent mes réclamations avec une extrême bienveillance.

M. Maruéjols, pour sa part, mit tant de bonne volonté à donner satisfaction à mes doléances qu'à l'heure actuelle la question est, on peut le dire, tout à fait au point.

Le projet primitif de 1884 revenait à 550,000 fr. environ et devait être entièrement mis à la charge de l'Etat. Or, à l'heure actuelle, un projet nouveau est établi qui donne toute satisfaction et ne s'élève plus qu'à la somme de 227,000 fr. Ce projet a été agréé par le contrôle, par le service de la navigation et, messieurs, chose très symptomatique en l'espèce, par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Je n'étonnerai personne en rappelant que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée se prête assez difficilement aux transactions qui semblent mettre en péril ses intérêts; mais, en la circonstance, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a très bien compris que ce qu'elle perdrait d'un côté elle le récupérerait certainement ailleurs par la suite, avec profit pour elle (*Très bien! très bien!*), et elle a donné son adhésion au raccordement de sa voie ferrée avec la future gare d'eau à entreprendre.

J'espérais donc, messieurs, que cette fois le projet allait être réalisé et que l'année qui commence verrait amorcer pour ne pas dire achever le travail. J'avais même donné à la municipalité de Dôle l'assurance que c'était là une chose assurée, certaine, et voici qu'il y a quelques jours, des renseignements quasi-officiels sont parvenus, qui me font craindre que tout soit remis en suspens.

C'est pourquoi, messieurs, je viens demander à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien me dire très nettement, très franchement, ce qu'il y a de fondé dans les craintes qu'on peut éprouver. Devons-nous encore une fois être victimes de la compression du budget des travaux publics dont parlait l'autre jour notre collègue M. Plichon dans des termes que, pour ma part, j'ai trouvés véritablement trop modérés? ou bien au contraire, monsieur le ministre, la ville de Dôle, le département du Jura et l'Etat lui-même peuvent-ils espérer que l'entreprise dont j'ai parlé, et qui intéresse, comme je crois l'avoir démontré, les intérêts généraux du pays aura une prochaine solution? (*Applaudissements.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je connais l'énergie et la ténacité que l'honorable M. Mollard a apportées à la défense des intérêts qui lui sont confiés. Je sais, parce que j'en ai trouvé maintes preuves au dossier, les multiples démarches qu'il a faites pour obtenir une gare d'eau à Dôle. Il vient de renouveler près de moi ses instances; eh bien! je vais lui donner une bonne parole, — mieux qu'une bonne parole: une promesse formelle.

Je suis absolument d'accord avec lui; l'Etat fera sa part et nous acceptons la contribution de la ville de Dôle telle qu'elle l'a fixée elle-même. Nous sommes d'accord avec la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée sur le tracé de la voie de raccordement et sur la dépense. Il ne reste plus qu'à faire remplir les formalités ordinaires; nous les remplirons le plus rapidement possible, et ainsi M. Mollard aura satisfaction. (*Applaudissements.*)

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

Je mets aux voix le chapitre 60 au chiffre de 2,697,000 fr.

(Le chapitre 60 est adopté.)

M. le président. M. Sénac propose, par voie d'amendement, la création d'un chapitre 60 *bis*, qui serait ainsi libellé:

« Chap. 60 *bis*. — Canalisation de la Grande-Baïse, depuis Saint-Jean-Poutge, près Condom (Gers), jusqu'à Mirande, Trie, Lannemezan et la vallée d'Aure, 2 millions. »

La parole est à M. Sénac.

M. Sénac. Messieurs, je monte à cette tribune pour y défendre des intérêts locaux d'abord, des intérêts plus généraux ensuite. Seul, le premier point de mon discours visera des intérêts régionaux sur lesquels je m'efforcerai de passer le plus rapidement possible.

J'aurai à traiter ensuite d'autres questions qui présentent, celles-là, un intérêt patriotique et sur lesquelles je vous demanderai l'autorisation de m'étendre davantage. (*Parlez!*)

Ainsi que vient de vous le dire M. le président, par la lecture de mon amendement, je m'occuperai d'abord de la canalisation de la Grande-Baïse et je vous demande la permission de présenter quelques courtes considérations sur ce sujet.

La Baïse est canalisée sur une longueur de 70 kilomètres environ. Depuis quinze ans, le conseil général du Gers, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, demande que cette canalisation soit prolongée, et je serais étonné si vous ne donniez pas votre approbation à ce vœu, alors que dans le Nord et le Centre nous voyons

surgir des projets identiques auxquels j'ai déjà fait allusion il y a quatre ou cinq jours et dont je désire ne pas parler aujourd'hui, pour ne pas allonger la discussion.

A gauche. Parlez ! Parlez !

M. Sénac. Non, ce n'est pas le moment.

Donc la Baïse est canalisée sur 70 kilomètres de son parcours, mais la canalisation s'arrête à une petite localité qui s'appelle Saint-Jean-Poutge. Cette localité ne comprend que quelques maisons isolées, de telle sorte que le canal ne remplit ni son but (*Mouvements divers*), ni l'intérêt essentiel pour lequel il a été construit.

Il est de principe économique que quand on fait un canal on commence par rechercher d'abord les aboutissants qui constitueront les points importants de trafic commercial. Or, ici, ce n'est pas le cas. J'ai demandé que ce canal soit prolongé jusqu'à la vallée d'Aure. Je précise et je demande à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien sectionner ce travail, en étudiant comme première section le prolongement de la Baïse jusqu'à Mirande, et comme seconde section le prolongement depuis Mirande jusqu'à Trie. Ce sont des centres qui ont réellement une valeur commerciale. Je les signale seulement à M. le ministre de l'agriculture. . . Je me trompe ; je voulais dire à M. le ministre des travaux publics. Ce n'est pas ma faute si je confonds aussi facilement les intérêts agricoles et les intérêts des travaux publics.

Sachez, messieurs, que vous avez fait une distinction avec laquelle je ne sais pas me familiariser (*Applaudissements au centre*) En effet, vous avez donné à l'agriculture la mission de rechercher quels pouvaient être les réservoirs utiles de l'avenir, quels pouvaient être les moyens d'alimentation des canaux, des rivières et des fleuves.

J'estime qu'il appartiendrait au ministre des travaux publics d'avoir plus spécialement dans ses mains la direction de ces travaux, parce que, en définitive, si la direction de l'agriculture a pour première mission la fertilisation du sol par l'irrigation, le ministère des travaux publics doit donner les moyens d'alimenter nos grands et nos petits canaux industriels, et de développer, surtout, sur tous les points montagneux de la France ces réservoirs d'électricité, ces sources d'énergie électrique, qui produisent dans le monde des résultats merveilleux et que nous devons développer chez nous à un haut degré. (*Applaudissements.*)

Messieurs, j'ai signalé à M. le ministre des travaux publics l'intérêt particulier qui m'avait décidé à monter à la tribune. Mais il y a un autre intérêt, l'intérêt général, et je demande à M. le président si je dois conserver la parole pour traiter ce second point, ou si je dois auparavant laisser la Chambre statuer sur mon amendement.

M. le président. L'honorable M. Sénac veut bien me faire juge dans la question.

Il m'apparaît que, pour le moment, il peut borner ses observations à la question particulière qui fait l'objet de son amendement. Il trouvera d'autres occasions de traiter la question plus générale qu'il se propose de développer.

M. le ministre des travaux publics. M. Sénac demande la canalisation de la Grande-Baïse entre Saint-Jean-Poutge et Mirande. Il affirme que le conseil général du Gers demande depuis longtemps cette

canalisation. Je ne connais aucune déclaration dans ce genre émanant de ce conseil général.

M. Sénac. J'y assistai. Il y a dix ans de cela !

M. le ministre. En tout cas je ne connais pas la délibération à laquelle vous faites allusion. Lors de l'enquête qui a précédé la loi du 29 décembre 1903 sur les grands travaux aucun vœu n'a été émis en ce sens ni par les conseils généraux, ni par les chambres de commerce de la région. Or il s'agit d'une dépense totale de 2 millions qui n'est pas comprise dans le programme, et je ne vois pas où je pourrais trouver le crédit de 2 millions nécessaire.

Dans ces conditions, tout ce que je puis promettre à l'honorable M. Sénac, c'est d'étudier la question lorsque le programme en cours sera achevé ou tout au moins en voie d'exécution. (*Très bien ! Très bien !*)

M. Sénac. Je me contente de la dernière déclaration de M. le ministre, à savoir qu'il voudra bien étudier la question.

M. le président. L'amendement est retiré.

« Chap. 61. — Etablissement et amélioration de canaux de navigation, 10,343,000 francs. »

La parole est à M. Salis sur ce chapitre. (*Très bien ! très bien !*)

M. Salis. Messieurs, je suis très touché des marques d'approbation qui saluent mon arrivée à la tribune et je vous en remercie. La question est autrement grave que celle que mon honorable ami, M. Sénac, vient de défendre devant nous, car il ne s'agit pas d'une question régionale, mais d'une grave question d'intérêt général et national.

Voulez-vous vous rappeler qu'il y a deux ans, sous le ministère de mon honorable ami et collègue M. Baudin, alors ministre des travaux publics, la Chambre toute entière vota avec un réel enthousiasme et avec la conviction absolue d'aboutir rapidement, tout un système de réseaux de canaux et d'améliorations de ports se répartissant sur toutes les régions de la France.

Cet effort gigantesque fut accueilli par vous tous sans aucune distinction de parti et d'opinion, avec le vif désir de faire grand, vite et bien. Vous avez gardé le souvenir de la discussion très passionnée qui se déroula devant la Chambre et le Sénat et qui aboutit enfin à la résolution unanime de mettre la France en état de combattre sinon avantageusement, du moins à armes égales, avec les ports septentrionaux de l'Europe et notre redoutable et puissant voisin le port de Gènes. (*Très bien ! très bien !*)

Ce qui me rassure un peu dans la lutte que j'entreprends aujourd'hui, c'est de voir sur le banc du Gouvernement mon honorable ami M. le sénateur Gauthier, ancien rapporteur du projet de M. Baudin au Sénat. (*Très bien ! très bien !*)

J'espère que grâce à lui, qui non seulement connaît nos besoins immédiats et personnels, mais qui se préoccupe encore plus de la grandeur et de la prospérité de la nation, il nous sera facile de répondre victorieusement à nos adversaires politiques qui proclament partout bien inutilement d'ailleurs que ce grand programme de travaux publics n'était qu'une fantasmagorie politique, une réclame électorale de nature à leurrer et à tromper le corps électoral trop confiant ou trop crédule. Il me répugne en ce qui me concerne de me servir de pareils moyens et je ne ferai pas l'injure au Gouvernement d'alors d'avoir eu cette triste pensée. (*Très bien ! très bien !*)

M. le comte de Lanjuinais. C'est ce qu'on fait tous les jours.

M. Salis Malheureusement, sous tous les régimes encore et surtout dans les régimes précédents, il a pu en être ainsi, mais je vous déclare, mon cher collègue, que je ne suis pas de ceux qui se laisseront duper et qui se contenteront de vagues et décevantes promesses.

J'ai pleine et entière confiance en mon honorable ami M. le ministre des travaux publics. J'ai pleine confiance dans le zèle et le dévouement de l'honorable et savant directeur de la navigation, M. Jozon, et de ses collaborateurs immédiats, et je suis convaincu qu'après les explications que je vais fournir à la Chambre, et l'exposé sincère et loyal des faits que je vais rapidement énumérer devant elle, toute hésitation, tout retard, tout attermoiement disparaîtront.

En effet, il ne faut pas oublier que les chambres de commerce de Cette, en particulier, ont donné le plus large, le plus précieux concours qu'il soit possible d'accorder en pareille occurrence.

La région que je représente, notamment, n'a reculé devant aucun sacrifice. Elle a fourni largement et plus que suffisamment les crédits nécessaires à l'exécution des grands travaux projetés. Chose inouïe, la chambre de commerce de Cette a fourni même les trois quarts de la dépense totale nécessitée par les travaux, alors que l'Etat n'en exige que la moitié. Or, cette somme reste inactive, improductive, inutilisée pendant que nos populations attendent un travail bienfaisant et que nos concurrents et nos voisins s'arment de toutes pièces et nous font tous les jours une concurrence des plus désastreuses. (*Très bien ! très bien !*)

Je n'exagère rien, messieurs, je parle en toute sincérité et je constate que la situation est très grave, très délicate et qu'il n'est que temps d'agir. J'ai donc le droit et le devoir de savoir quelles sont les intentions du Gouvernement et particulièrement d'un ministre qui connaît mieux que personne les besoins de nos régions.

M. Lamendin. Vous êtes comblés de privilèges.

M. Salis. C'est entendu ! la région du Nord, mon cher collègue, ne bénéficie d'aucun privilège ! Venez donc, je vous en prie, dans notre malheureux Midi, si délaissé, et je suis convaincu que vous serez le premier à retirer votre imprudente parole. (*Rires sur divers bancs.*)

Je suis convaincu que M. le ministre et ses dévoués et éminents collaborateurs sont loyalement avec vous, qu'ils sont absolument de notre avis ; mais n'y a-t-il pas par hasard, à côté d'eux, à leur insu, quelques influences occultes et pernicieuses qui trouvent toujours le moyen d'enrayer et de détruire jusqu'aux décisions du Parlement ? N'y a-t-il pas dans cette grave affaire des intérêts assez puissants, des craintes de concurrence commerciales et industrielles assez sérieuses pour anéantir nos efforts les plus énergiques et nos décisions les plus importantes ? N'y a-t-il pas quelque grande compagnie de chemins de fer inquiète à la seule idée d'une concurrence possible à ses gros trafics ? (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Si vous saviez, messieurs, ce qui se passe à l'étranger, vous seriez frappés par la grandeur d'un essor commercial, industriel et économique dont nous ne pouvons nous faire ici la moindre idée. Voyez donc tous les beaux ports septentrionaux de l'Europe ; vous admirerez leur grandeur, leur importance, et leur

Ici, tout va sinon à la dérive, du moins de mal en pis. Pour réparer un pont dont les culées, déplorablement construites, s'effritent et s'écroulent sous l'action des eaux, il nous faut attendre plusieurs années. Pour enlever la moindre parcelle de sable ou approprier le moindre bateau, il nous faut des années, il nous faut entasser paperasses sur paperasses, rapports sur rapports et formalités sur chinoiseries. (*On rit.*)

On nous dit que c'est du Nord que nous vient la lumière ; je serais tenté de le croire en admirant la splendide prospérité des ports de Hambourg, de Brême, d'Anvers. A Brême notamment le contraste est significatif et vient à l'appui de ce que je viens de vous déclarer.

En face de la ville et du port libre de Brême, il y a un nouveau port, Bremerhaven, créé par la toute-puissance de l'empereur allemand. Ce port nouveau, construit pour annihiler sans doute la trop grande liberté d'allure et d'indépendance du vieux et libre port de Brême, possède les mêmes inconvénients, le même formalisme administratif, j'allais dire la même morgue chez les fonctionnaires du port, que nous rencontrons trop souvent dans nos ports nationaux.

Aussi le résultat ne s'est pas fait attendre ; le vieux port de Brême, le grand port libre est en pleine prospérité, tous les navires du monde s'y donnent rendez-vous, toutes les marchandises y affluent, son trafic s'y accroît et s'y développe chaque jour ; à Bremerhaven, tout est morne, triste et désolé ; le formalisme, la morgue et la raideur, je devrais dire la brutalité des règlements administratifs intérieurs ont éloigné du port impérial ce qui constitue la prospérité et la grandeur des ports, c'est-à-dire la facilité, l'aménité des relations entre commerçants et la liberté. (*Applaudissements.*)

Mais je reviens à notre région méditerranéenne. Je ne puis, je ne dois pas admettre, que malgré un concours de la chambre de commerce de Cette, offrant les trois quarts de fonds nécessaires à l'exécution des travaux de réfection du canal de Cette au Rhône, que malgré les engagements pris par le département de l'Hérault et son conseil général, par le département du Gard et les villes de Saint-Gilles, Aigues-Mortes et Beaucaire, rien, absolument rien, n'ait été fait. Qu'attend-on pour en finir avec une affaire qui n'a que trop longtemps duré et pour exécuter une décision unanime du Parlement, qui mérite bien certains égards, puisqu'on nous assure qu'il est souverain ?

Et ce qu'il y a de plus triste, messieurs, c'est que le canal, cet infortuné canal du Rhône à Cette est fait, qu'il existe, qu'il ne s'agit que d'une simple mise au gabarit, que l'argent est prêt ; que la chambre de commerce de Cette n'attend qu'une occasion pour le livrer à l'Etat. (*Très bien ! très bien !*)

Je supplie le Gouvernement de réfléchir à cette situation qui menace de devenir grave ; je le supplie d'écarter toute intervention de compagnies puissantes qui oseraient tenter auprès de lui un retour offensif et nuisible. Je supplie enfin tous les distingués collaborateurs, dont tous ici nous apprécions le zèle et le dévouement à la chose publique, de prendre dès demain, que dis-je, dès aujourd'hui, les mesures indispensables pour se conformer au vote de la Chambre et aux nécessités urgentes et impérieuses de nos malheureux ports et de nos régions.

merce de Cette le décret qu'elle sollicite pour récupérer enfin les taxes afférentes au projet d'exécution du canal et que l'administration mette un peu plus de hâte à répondre à cette honorable compagnie.

Nous demandons que le Gouvernement de la République nous procure les moyens, avec notre argent, de donner du travail et du pain à nos malheureuses populations qui sont actuellement dans le dénuement et la détresse la plus absolue. (*Très bien ! très bien !*)

Nous demandons enfin avec la plus vive énergie qu'on nous permette de lutter avec avantage contre les ports voisins et notamment contre ce port de Gênes qui grandit tous les jours au détriment de Marseille, de Cette et des autres ports du littoral français. (*Très bien ! très bien !*) La concurrence s'établit, âpre et dure ; nos voisins s'outillent, les tunnels, les canaux se creusent partout avec une activité fébrile, le Simplon sera prochainement livré à la circulation. Laissez-nous au moins trafiquer à notre tour avec les pays du Nord, avec ces fertiles vallées du Rhône et de la Loire avec Anvers, par le canal qui assurera à tout jamais l'avenir et la grandeur de notre région.

Excusez-moi, messieurs, si j'insiste, mais il m'est impossible de ne pas vous convier à faire, de concert avec mes amis et moi, un suprême effort auprès du ministre, auprès du Gouvernement et des pouvoirs publics. Quoi qu'il arrive, je resterai plus résolu que jamais, grâce à votre précieux concours, à ne terminer la lutte que lorsque satisfaction nous aura été accordée. (*Vifs applaudissements.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Comme M. Salis je connais le mauvais côté de nos réseaux actuels et un jour je viendrai demander à la Chambre de m'aider dans l'œuvre de décentralisation que je me propose d'entreprendre au ministère des travaux publics. (*Très bien ! très bien !*) J'espère pouvoir à ce moment compter sur elle.

A la question précise que m'a posée l'honorable M. Salis, je répondrai ceci :

Les travaux dont il parle se répartissent en deux sections : section des canaux (canal de Cette à Beaucaire) et section du port de Cette.

Les études du canal de Cette à Beaucaire sont commencées sur de nombreux points et notamment l'écluse qui est au débouché de canal à Beaucaire est à peu près terminée. L'état du port nécessite l'exécution de divers travaux : travaux de détail, de dragage, améliorations de toutes sortes. Ils seront faits au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

Pour la grande écluse qui sépare le port de l'étang de Thau, les études sont à peu près terminées : enfin le pont est actuellement adjugé et les travaux ne vont pas tarder à commencer.

Je regrette de ne pouvoir donner à M. Salis des assurances meilleures et plus fermes, mais il conviendra que, dans la situation actuelle, j'ai fait tout ce qu'il était en mon pouvoir et je lui promets qu'à l'avenir je ferai davantage encore.

Quant aux péages, qu'il me permette de dire qu'il appartient à M. le ministre du commerce de prendre des décisions à cet égard et, s'il veut bien y consentir, je me joindrai à lui quand le moment sera venu pour demander à M. le ministre du commerce de hâter la solution de cette affaire. (*Très bien ! très bien !*)

M. Salis. Je remercie M. le ministre de vouloir

bien m'aider dans cette tâche, mais ce n'est pas la question.

Que le ministère du commerce se rejette sur celui des travaux publics et réciproquement, peu m'importe. Ce que je demande à M. le ministre des travaux publics c'est de répondre aux chambres de commerce, qui offrent des millions pour faire des travaux indispensables et urgents, autrement que par des arguments à côté.

Donnez leur au moins une réponse ; dites leur que vous acceptez ou que vous n'acceptez pas leurs propositions.

Remarquez que nous avons tous accueilli avec enthousiasme le programme que nous soumettait M. Baudin ; nous l'avons suivi dans cette œuvre avec le plus grand entrain et avec la conviction absolue que nous pouvions donner non pas à nos électeurs — ce n'est pas une question politique — mais à la nation elle-même l'outillage merveilleux qui lui permettra de lutter contre ses adversaires. (*Très bien ! très bien !*)

Croyez moi, monsieur le ministre, il ne s'agit pas ici de nous faire une réponse évasive. Je sais que vous rencontrez de très grandes difficultés ; je me rends très bien compte qu'au milieu de tout cet amoncellement d'amendements et de réclamations vous ne pouvez pas répondre comme vous voudriez et je sens très bien que votre cœur généreux souffre même quelquefois de ne pas pouvoir accorder à chacun de nous les avantages qu'il sollicite. Mais enfin aujourd'hui il faut savoir si nous avons le droit de compter sur le vote de la Chambre et si ce vote n'a pas été une décevante fantasmagorie dirigée contre les électeurs, contre la nation elle-même, qui se désole de cet éternel atermoiement.

Je vous demande pardon si, dans l'entraînement de la discussion, quelques mots peuvent dépasser ma pensée, mais enfin je vous assure que je voudrais voir le Gouvernement entrer dans la voie que nous lui indiquons, parce que nous sommes vraiment navrés qu'en fournissant la plus grosse part d'argent à l'Etat, nous ne puissions pas obtenir enfin la réalisation d'une œuvre qui nous apportera et apportera à la France un nouvel élément de grandeur et puissance économique.

Nous sommes tous impatients du résultat, et je ne m'explique pas le retard volontaire ou involontaire que subit notre légitime demande.

Monsieur le ministre, je ne veux pas insister davantage. Vous dites que c'est au ministère du commerce à trancher la question par décret.

M. le ministre des travaux publics. Non, pas celle-là.

M. Salis. La question des taxes afférentes est réglée par décret et personne, ni au ministère des travaux publics, ni au ministère du commerce, n'a daigné répondre à la chambre de commerce de Cette, malgré plusieurs rappels.

J'espère bien, monsieur le ministre, que vous ne nous obligerez pas à dire qu'il y a derrière ces projets de construction ou de réfection de canaux, qui peuvent peut-être menacer certaine grande compagnie, une puissance aussi précieuse qu'occulte, résolue à empêcher leur exécution. (*Applaudissements à gauche.*) Vous savez ce qui se passe dans notre région ; à Cette tout le monde sait bien que l'accord s'était fait entre la chambre de commerce et diverses

compagnies industrielles, attirées dans ce port par l'espoir de voir se réaliser divers travaux, et notamment le canal de Cette au Rhône.

La grande société industrielle du Creusot avait même édifîés à grand frais une usine sous la promesse que ce canal serait exécuté dans un délai très rapproché. Le temps s'est écoulé. Les promesses n'ont pas été tenues et le Creusot, désabusé et découragé, a déserté le port de Cette. Je suis convaincu qu'il en eût été différemment si le canal avait été fait ou tout au moins mis en chantier. Son intérêt, du reste, l'exigeait en raison de l'abaissement des tarifs déterminé par l'emploi du canal au lieu de la voie ferrée. L'économie était sensible et elle avait déterminé les usines à s'établir dans nos régions.

Cette fois il faut en finir, il faut que l'on réponde nettement, sincèrement et sans ambage — le canal a été voté — le canal se fera. Aucune intrigue, aucune hésitation, aucune échappatoire ne nous empêchera de l'obtenir. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Baudin, rapporteur général du budget. Messieurs, je ne permets d'intervenir dans le débat qui été porté à la tribune par mon honorable ami M. Salis, non point comme auteur du programme de travaux publics qui a fait l'objet de ses observations, mais en ma qualité nouvelle de rapporteur général du budget.

Je ne reprendrai pas les explications extrêmement claires et précises qu'a données l'autre jour M. Plichon dans un discours qui fut très attentivement écouté par la Chambre.

M. Plichon a montré combien il était fâcheux que le crédit des travaux neufs inscrit au budget des travaux publics eût subi des variations aussi considérables entre 1899 et 1903. En effet, ce crédit qui, en 1899, était de 28,800,000 fr. fut relevé en 1901 à 30,780,000 fr. pour retomber en 1903 à 25,700,000 fr.

Quand la Chambre a voté le projet que le cabinet Waldeck-Rousseau avait déposé sur son bureau, il était entendu que le programme de Freycinet qui était en voie d'achèvement devait être terminé en quatre années. Par suite de la diminution des crédits affectés aux travaux neufs, on se trouve aujourd'hui devant cette constatation qu'il faut encore quatre années pour l'achèvement de ce programme ancien et que le nouveau ne pourra être entrepris qu'après l'achèvement de celui-ci.

Vous voyez tout de suite, messieurs, combien ces diminutions de crédits portent préjudice au complément de l'outillage national que vous avez voté en 1903. (*Très bien ! très bien !*)

Il faut se garder d'en rendre responsable le ministre des travaux publics actuel. J'ai subi la petite torture que vous lui faites subir en ce moment, alors que, prenant possession de mon poste de ministre des travaux publics, je me trouvais en face d'un budget notablement insuffisant.

Mais que faut-il conclure de ces faits ? C'est qu'il ne suffit pas d'accorder tel jour au ministre des travaux publics une augmentation de crédits considérable ; il faut de plus la fixité, la régularité dans les crédits affectés aux travaux neufs. (*Très bien ! très bien !*)

Quand, en 1901, j'ai obtenu du Parlement qu'il voulait bien relever les crédits affectés aux travaux

neufs à 30 millions et demi, est-ce à dire que nous ayons pu tout de suite donner le plein à l'activité de nos chantiers et employer la totalité des sommes mises à notre disposition ? Non. J'ai eu la curiosité de regarder de près ces jours-ci ce qu'on avait fait des crédits la première année. Eh bien ! nous n'avons pas pu les employer en totalité et nous avons dû laisser tomber en annulation une somme de 1,967,000 fr.

M. Albert Poulain, C'est là un grand tort.

M. le rapporteur général. Il est impossible à une administration de régler la marche de ses chantiers si elle n'est pas d'avance certaine qu'on lui allouera les mêmes crédits pendant une série d'années suffisantes pour mener à bonne fin les travaux entrepris. (*Applaudissements.*)

Voilà le plus grand défaut de notre méthode, non pas de notre méthode en ce qui concerne la conduite des travaux publics, mais de notre méthode budgétaire, de notre méthode financière. Un ministre arrive qui est disposé à donner à ses chantiers toute l'activité désirable. Il fait espérer aux populations qui les attendent — avec quelle anxiété, vous le savez, vous en êtes témoins — l'exécution à bref délai de ces travaux depuis longtemps désirés. Et brusquement, par le fait de la diminution des crédits, on voit les rails des petits tramways destinés aux remblais rester inoccupés, les brouettes pourrir, les ouvriers désertier les chantiers autrefois si actifs. Ai-je besoin de dire ce que coûte une pareille méthode ? Elle est incompatible avec l'économie des deniers des contribuables. (*Applaudissements.*)

J'ajoute qu'on peut évaluer la perte afférente à ces retards incessants à 20 p. 100 au moins. Vous voyez ce que cela représente sur des sommes aussi considérables.

Ai-je besoin de vous rappeler l'exemple typique du canal de la Marne à la Saône ? En 1899, quand je suis arrivé au ministère des travaux publics, j'ai trouvé deux sections de ce canal exécutées tandis que les travaux sur la troisième étaient totalement interrompus. 70 millions avaient été engloutis dans les travaux antérieurs et ces 70 millions ne rapportaient rien, ne servaient à aucun amortissement.

La conclusion c'est que, si nous voulons faire quelque chose et nous tenir non pas en avant de nos concurrents voisins, mais à leur hauteur, il faut nous décider à adopter une méthode financière complètement différente.

Ces observations me conduisent à cette conclusion que les prières que nous apportons à la tribune de la Chambre, quand M. le ministre des travaux publics est seul assis au banc du Gouvernement pour le représenter, ne tombent pas dans la bonne oreille. La bonne oreille c'est celle de M. le ministre des finances. (*Très bien ! très bien !*)

Et puisque M. le ministre des finances est retenu trop souvent loin de nous au cours de la discussion du budget, je me réserve comme conclusion à la discussion générale, de monter à la tribune et de dénoncer tout ce qu'a de contraire à la bonne gestion financière, à la prospérité économique de ce pays, et je dis plus, à son émancipation morale la méthode essentiellement condamnable que nous avons suivie jusqu'à présent. (*Applaudissements.*)

M. le baron de Boissieu. C'est une des conséquences de la politique anticléricale. (*Exclamations et bruit à gauche.*)

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

M. Debaune. Messieurs, le département du Cher me semblant avoir été oublié dans le programme des grands travaux, tout au moins pour cette année, je profite de la discussion du chapitre 61 pour revenir en quelques mots sur une question qui a déjà été traitée au cours de la discussion générale du budget des travaux publics : l'amélioration du canal du Berri.

Je m'excuse de rouvrir le débat ; mais j'étais momentanément absent de la salle des séances lorsque furent échangées, entre notre collègue Paul Constans et M. le ministre des travaux publics, les très courtes observations qui légitiment mon intervention. (*Parlez ! parlez !*)

M. Paul Constans, se plaçant de façon peut-être un peu trop exclusive au point de vue de la circonscription qu'il représente a demandé à M. le ministre d'étudier et de faire aboutir les projets d'amélioration du canal du Berri ; mais il a paru limiter cette mesure à la partie du canal comprise entre Montluçon et Marseille-lès-Aubigny. Et M. Gauthier avec la bienveillance traditionnelle d'un ministre dont le budget est en discussion, n'a pas manqué de s'engager à faire l'étude qu'on lui demandait.

Or, tout le canal du Berri — il s'en faut — ne tient pas entre Montluçon et Marseille-lès-Aubigny. Il y a une troisième branche, la plus longue, puisqu'elle comprend 142 kilomètres sur 260, qui relie Fontblisse à Noyers. C'est cette branche qui dessert les cités industrielles de Vierzon, de Mehun et de Bourges, c'est-à-dire, Montluçon mis à part, les ports les plus importants du canal ; elle traverse, en outre, sur une partie de son parcours, une région insuffisamment dotée de voies ferrées et dont elle concentre presque toute l'activité commerciale. (*Très bien !*)

Nous ne pouvons laisser ainsi prescrire les droits de toute une région, droits reconnus jusqu'ici par tous les projets d'amélioration du canal du Berri.

Certes la batellerie et les industries riveraines souffrent de l'isolement où elles sont maintenues par suite des faibles dimensions du canal du Berri comparé au canal latéral à la Loire avec lequel il communique. Dans l'un les bateaux chargent à 1 m. 80, alors que dans l'autre le maximum est de 1 m. 20 et a même été m'assure-t-on, réduit à 1 m. 10. Il en résulte des transbordements coûteux et difficiles, puisqu'il faut cinq bateaux du Berri pour enlever le chargement d'une des péniches qui arrivent du Nord. Le trafic reste stationnaire, la vie économique de la région se trouve complètement enrayée, et il est de toute urgence que le canal du Berri, l'un des plus importants de France, soit mis au gabarit normal. (*Très bien ! très bien !*)

Mais serait-ce un remède à cette situation lamentable que de limiter les travaux d'amélioration à une partie seulement du canal ? Ce serait peut-être, dans une certaine mesure, un remède pour Montluçon ; mais pour la plus grande partie des départements desservis, le remède serait pire que le mal. Toute une région, dont l'activité économique n'est pas négligeable, se trouverait définitivement isolée, privée de toutes relations par voie d'eau avec ses débouchés naturels. Les houillères de Commentry, les industries de Montluçon, ses fours à chaux ne tarderaient pas d'ailleurs à s'en ressentir, puisque les premières perdraient une partie de leur clientèle et que les autres

éprouveraient des difficultés croissantes à s'approvisionner sur la branche du canal qui va de Fontblisse à Noyers.

Tous les intérêts en cause sont donc solidaires et la situation ne comporte qu'une seule solution, c'est l'amélioration de l'alimentation et la mise au gabarit normal du canal du Berri, mais du canal tout entier et non de l'une quelconque de ses branches. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*) Cette solution est seule de nature à faire cesser l'état de malaise qui se manifeste dans un certain nombre d'industries riveraines du canal du Berri. (*Très bien ! très bien !*)

Et je demande à M. le ministre des travaux publics, pour dissiper tout malentendu et toute inquiétude, de préciser les déclarations qu'il a déjà faites sur l'initiative de M. Constans et de nous dire non seulement qu'il prend l'engagement d'étudier la question, mais encore que cette étude sera faite d'urgence et que, comme les présentes études, elle portera sur les trois branches du canal du Berri. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre trouvera d'ailleurs, dans les cartons de son administration, le dossier qui a dû être constitué lorsque son prédécesseur voulut bien, en 1903, sur mon initiative, s'engager à faire réviser les estimations des anciens projets établis en 1881 et 1901. Cette révision doit toucher à sa fin et elle facilitera d'autant les études techniques.

Ce que nous demandons, c'est que l'administration des ponts et chaussées étudie la question avec le ferme dessein d'arriver à une solution acceptable à la fois pour les intérêts économiques des populations et pour les finances de l'Etat. Parmi les évaluations qui ont été fournies, certaines ont été enflées comme à plaisir et peut-être ne serait-il pas impossible d'arriver avec une moindre dépense à des résultats satisfaisants. (*Très bien !*)

M. le ministre me permettra, en terminant, de relever une légère inexactitude qui s'est glissée dans sa réponse de l'autre jour à M. Paul Constans :

« Le canal du Berri, a-t-il dit, n'est pas compris dans le programme de 1903 et je me garderai bien de prendre un engagement formel à cet égard. »

Cette déclaration n'est pas tout à fait exacte et M. le ministre ne m'en voudra pas de corriger ce qu'elle a de trop absolu et de trop opposé aux intérêts de notre région, en lui rappelant les paroles que prononçait, le 14 décembre 1903, dans cette Assemblée, celui de ses prédécesseurs qui a eu le très grand honneur d'attacher son nom au programme de grands travaux.

« Je crois, disait M. Pierre Baudin, que nul désaccord ne peut subsister sur ce point entre le Gouvernement et la commission d'une part, et les intéressés d'autre part.

« ... Tout à l'heure M. le rapporteur disait que l'élargissement du canal du Berri ne s'était jamais rencontré dans les projets antérieurs. Sans doute, mais nous avons toujours considéré qu'il devait être exécuté sur les fonds ordinaires du budget. ... »

La question n'est donc pas entière et si le canal du Berri n'est pas nominativement inscrit au programme de 1903, il s'y rattache implicitement, de même qu'il faisait partie du programme de 1879. Telle est l'interprétation, solennellement affirmée par les auteurs de la loi du 22 décembre 1903 et nous avons le droit de vous demander de ne pas opposer, avant toute étude, à l'exécution des travaux que nous réclamons, cette

sorte de question préalable que nous avons cru vous formuler. (*Très bien !*)

J'insiste donc, monsieur le ministre pour obtenir de vous cet engagement que vous ferez procéder par vos services, dans le plus bref délai, à une étude comportant l'amélioration des trois branches du canal du Berri, de façon à mettre le Parlement en mesure de se prononcer aussi vite que le réclament des intérêts trop longtemps négligés.

Nous sommes assurés que pour cette œuvre, le moment venu, nous trouverons dans le Parlement le concours éclairé de tous ceux qui ont à cœur d'améliorer notre outillage national et qui pensent que le souci de la prospérité générale et le sentiment de la solidarité sociale ne permettent de frapper aucune région d'un ostracisme immérité. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. J'ai pris l'engagement, au cours de la discussion, d'étudier la transformation en grande section du canal du Berri de Montluçon à Marseille-lès-Aubigny. M. Debaune me demande de prendre un engagement analogue en ce qui concerne la section de Fontblisse à Noyers; je lui donne volontiers la même assurance.

M. Debaune. Je prends acte des déclarations de M. le ministre des travaux publics, me réservant, lorsqu'il aura été procédé aux études nécessaires, d'appeler de nouveau l'attention du Parlement sur cette question en suspens depuis 1873.

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

Je mets aux voix le chapitre 61 au chiffre de 10,345,000 francs.

(Le chapitre 61, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Avant le chapitre 62, M. Sénac a proposé un triple amendement, qui consisterait à inscrire, après le chapitre 61 trois nouveaux chapitres ainsi conçus :

« Chap. 61 *bis*. — Premiers travaux de création et de construction d'un grand canal maritime de Rouen à Paris, 10 millions :

« Chap. 61 *ter*. — Premiers travaux de création et de construction d'un grand canal de Marseille à Lyon, 10 millions. »

« Chap. 61 *quater*. Premiers travaux du canal des Deux-Mers, de Narbonne à Bordeaux, 15 millions. »

La parole est à M. Sénac.

M. Sénac. Je viens d'entendre les observations que M. Baudin vient de présenter à propos des petits canaux. Je ne lui cache pas que, tout en lui donnant raison, quant au fond, je ne suis pas de son avis quant au principe lui-même.

J'estime que lorsque sous le ministère de M. Baudin on a étudié la création de canaux secondaires, avec beaucoup de soin, je n'en disconviens pas, la question essentielle et principale était de s'enquérir de ce qui se passait dans le monde et surtout chez nos voisins du Nord.

J'entends discuter à tous moments la grave question de savoir pourquoi les canaux hollandais, belges, allemands ont une si grande prospérité. J'ai fait connaître dans la discussion générale mon sentiment à ce sujet; j'ai exposé que pour que les canaux aient une utilité réelle, il fallait créer d'abord des canaux principaux dans lesquels les grands navires pourraient circuler aisément atteindre ainsi les grands

ports commerciaux qui, presque tous, se trouvent à 100 ou 150 kilomètres à l'intérieur des terres. Les canaux secondaires auraient pour mission de les alimenter. C'est par cette méthode que nous pourrions obtenir cette grande vitalité que nous constatons chez nos voisins du Nord.

Je reviens sur ce principe que j'ai déjà exposé. Nous devons d'abord créer ces grandes voies maritimes dans lesquelles se déverseront les canaux secondaires. J'estime, en conséquence, que la Chambre s'est trompée quand elle a voulu établir ces canaux secondaires qui n'ont malheureusement d'autre but, à mon avis, que de permettre un trafic restreint d'arrondissement à arrondissement et qui ne favorisent pas cette large exportation de nos produits, si nécessaire à la France actuelle. (*Très bien ! très bien !*)

J'ai exprimé une première fois ces idées dans la discussion générale.

J'ai demandé notamment que la Chambre voulût bien voter une recette de 42 millions à prélever sur les péages des canaux actuels. J'ai expliqué pourquoi ces 42 millions devaient frapper les péages sur les petits canaux. Ne frappons-nous pas de droits progressifs le commerce partout où il se trouve, et surtout celui que nous rencontrons dans les villes, dans les usines, dans les fabriques, dans les magasins, etc. ? Ainsi les canaux seraient la seule matière imposable pour laquelle on voudrait faire disparaître l'impôt réel ? Mais les canaux doivent contribuer à la richesse générale comme les autres manifestations de l'activité commerciale d'un pays.

J'ai dit — et je le répéterai un peu plus tard — que les canaux, s'il constituent un monopole d'Etat, ne doivent pas être uniquement un monopole improductif et ruineux. Comme tous les monopoles, après avoir amorti les frais qu'ils occasionnent par leur trafic, ils doivent contribuer à l'allègement des charges publiques et devenir ainsi une source de bénéfices au profit du monopoliseur, de l'Etat. (*Très bien ! très bien !*). J'ai donc demandé l'établissement d'un impôt de 42 millions.

M. Plichon. Ce n'est pas assez !

M. Sénac. Evidemment ! Je l'ai demandé parce que nous payons actuellement pour les canaux des frais d'entretien qui s'élèvent à 24 millions.

Pour peu que nous continuions à procéder ainsi, et que nous étendions encore la canalisation dans l'intérieur de la France, les frais d'entretien monteront à 40 ou 50 millions.

Nous, législateurs, nous n'avons pas le droit de grever ainsi l'avenir et si nous voulons faire des canaux nous devons également assurer le payement tout au moins des frais d'exploitation.

M. Plichon. Vous êtes l'avocat des grandes compagnies en ce moment.

M. Sénac. Monsieur Plichon, je suis très étonné de votre observation. Vous êtes surtout le défenseur du canal du Nord, de ce projet où nous constatons les plus étranges irrégularités qu'on puisse imaginer.

M. Lamendin. Il y a vingt-cinq ans que nous demandons le canal du Nord et nous ne pouvons pas l'obtenir. (*On rit.*)

M. Sénac. Vous nous avez laissé offrir des garanties qui ne sont pas sérieuses, que nous ne devons pas accepter. On nous a apporté la garantie de sociétés industrielles qui refusent notamment de fournir à

l'Etat des conventions, des obligations solidaires et indivisibles entre elles, parce qu'elles n'ont pas sans doute confiance en elles-mêmes.

M. Plichon. Je proteste absolument, monsieur Sénac; vous n'avez pas le droit de parler ainsi.

M. Sénac. Voyez les rapports et contrats intervenus sur cette question. Ils contiennent des clauses formelles et la preuve absolue que les compagnies n'ont pas voulu se solidariser pour le payement de leurs dettes.

Nous ne devons pas avoir plus de confiance en elles qu'elles n'en ont les unes vis-à-vis des autres.

M. Lamendin. Vous avez raison. C'est la vérité.

M. Sénac. Nous reprendrons cette question, monsieur Plichon, quand vous voudrez. Sous la forme la plus amicale, nous discuterons les raisons de ceux dont vous êtes les défenseurs et des garanties que l'Etat aurait dû réclamer pour la sécurité ultérieure de ses finances. Cette discussion, je ne la refuse pas, je l'accepte pour telle époque qui vous conviendra.

Je reviens à mon sujet.

Je reconnais que la perception de 42 millions que j'ai réclamée ne peut plus se faire d'une manière utile. Je me contenterai donc de vous demander seulement un vote d'indication sur de graves questions que je vous ai soumises, que vous connaissez et qui touchent aux intérêts supérieurs de la France.

Si mon intervention avait eu lieu en temps utile, je vous aurais demandé d'appliquer une portion de ces recettes nouvelles à la réouverture de ces ateliers de la guerre que nous avons fermés. Nous y aurions le plus grand intérêt, car nous ignorons ce que nous ménage l'avenir; nous ne savons pas si ces ateliers ne nous seront pas nécessaires d'un moment à l'autre. Nous ne devons pas oublier que l'expérience récente a prouvé que des déclarations de guerre peuvent survenir du jour au lendemain, alors que rien ne peut les faire prévoir.

Nous avons donc le plus grand intérêt à conserver constamment à notre disposition les ouvriers spécialistes que nous avions autrefois; ils ont rendu à l'armement du pays de précieux services; ils peuvent lui en rendre encore, mais il faut leur procurer un travail conforme à leurs aptitudes, si nous voulons qu'ils ne nous abandonnent pas.

M. Rouby. Il n'est pas question de les renvoyer.

M. Sénac. Vous l'avez fait, mon cher collègue.

Comme je ne veux pas allonger ce débat d'une manière excessive, je reviens aux amendements que j'ai déposés.

J'ai présenté trois amendements principaux; je n'ai à leur adoption, il est vrai, aucun intérêt personnel; je ne suis le défenseur que d'intérêts essentiellement généraux que depuis vingt ans je cherche à faire triompher, ainsi que je pourrai vous le prouver par de nombreux documents que j'ai en mains.

M. Albert-Poulain. Nous vous croyons.

M. Sénac. Je crois qu'il est de mon devoir de les reprendre et de les développer d'une manière toute spéciale.

En premier lieu, je reviendrai sur les questions qui ont fait l'objet de la discussion générale, mais en les envisageant sous une autre face et en traitant quelques points que j'avais laissés de côté. Vous pourrez ainsi apprécier si vous devez adopter mes propositions et si, soit Paris, soit Lyon, soit même le midi de la

France et la France entière n'ont pas un intérêt supérieur et primordial à les accepter.

Le premier touche Paris port de mer...

M. Julien Goujon. Vous trouvez ce projet national? Je demande la parole.

M. Louis Brindeau. Je la demande également.

M. Julien Goujon. Vous n'avez pas assez de Panama?

M. Sénac. Je n'étais pas à la Chambre lorsqu'il a été question de Panama. J'ignore si vous y étiez et si vous n'avez pas fermé les yeux sur ce qui se passait alors. Je n'admets pas cette interruption. Je suis arrivé ici la tête haute...

M. Julien Goujon. Je ne faisais pas non plus partie de la Chambre lorsque les événements de Panama se sont produits. Nous pouvons donc en causer l'un et l'autre librement et tout à notre aise.

M. le président. Si vous voulez bien n'en causer ni l'un ni l'autre. (*Très bien! très bien!*)

M. Julien Goujon. Mon interruption n'avait rien de personnel; c'est le système que j'attaque, parce que je suis convaincu que l'exécution d'un travail aussi gigantesque amènerait les mêmes abus et les mêmes déceptions.

Si la discussion s'engage il me sera facile de prouver que Paris port de mer serait, au point de vue économique, un danger non pas seulement régional, mais national.

M. Sénac. Je me permets de répondre très rapidement à vos observations. Je n'accepte pas le système des concessions et je ne demande pas que l'on s'adresse à des concessionnaires. Je les condamne de la manière la plus absolue; j'ai toujours condamné ces procédés d'exécution de grands travaux. C'est l'Etat qui doit les étudier, les faire, les exécuter.

M. Tournade. Mais il faut qu'il les étudie en dehors du budget. C'est une question trop grosse, il me semble, pour qu'elle vienne ainsi à travers le budget.

M. Sénac. Monsieur Tournade, l'an passé et il y a deux ans j'ai déposé des propositions analogues; la commission des travaux publics m'avait promis formellement de les étudier et de les rapporter, j'attends encore. Et puisqu'elle n'a pas cru devoir tenir sa promesse, j'use du seul moyen qui m'est offert par le règlement, moyen qui est le même pour chacun de nous, ici, et dont vous usez fréquemment comme moi: je soumetts mes propositions à la Chambre au moment de la discussion du budget.

Si la commission des travaux publics me disait: « Nous vous promettons d'étudier vos propositions et de les rapporter d'ici trois mois », j'accepterais très volontiers.

M. Louis Brindeau. La commission des travaux publics, dont j'ai l'honneur de faire partie, a examiné la proposition de loi relative à Paris port de mer; j'ai combattu cette proposition le jour où elle est venue en discussion.

M. le président. Monsieur Sénac, nous ne pouvons pas discuter, à propos d'un chapitre du budget, toutes ces questions si graves dont des commissions sont saisies depuis plusieurs années.

Si nous entrons dans cette voie, beaucoup de nos collègues demanderaient la parole et je ne sais pas si nous finirions jamais la discussion du budget des travaux publics. (*Très bien! très bien!*)

Je vous propose d'accepter le renvoi de vos amendements à la commission des travaux publics, étant entendu qu'elle présentera prochainement son rapport. Le rapport de l'honorable M. Honoré Leygue sur l'une de ces questions est déjà prêt. (*Très bien! très bien!*)

M. Sénac. Monsieur le président, vous me rendez cette justice que ce n'est pas la première fois que je porte ces questions à la tribune. La commission du budget, pas plus que la commission des travaux publics, n'ont voulu rien faire.

M. Louis Brindeau. C'est inexact!

M. Sénac. Si je renouvelle aujourd'hui ces questions, c'est qu'elles ont à mes yeux un intérêt primordial, patriotique. Nous devons exécuter ces travaux. Pour moi c'est l'Etat seul qui doit les entreprendre. J'ai indiqué les moyens financiers par lesquels il pourrait les mener à bonne fin : il suffirait de suspendre provisoirement certains grands travaux publics qui n'ont rien d'urgent et qui laissent improductives les sommes engagées. Il serait plus sage d'employer ces crédits à ces travaux rémunérateurs qui seront la richesse du pays et qui payeront les frais d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés.

Si la commission des travaux publics veut bien me promettre de présenter prochainement un rapport sur ces questions et d'en hâter ensuite la discussion, j'accepte volontiers le renvoi, estimant qu'il importe d'en finir vite avec le budget qui devrait être voté depuis longtemps. Mais je suis résolu à provoquer une solution, qu'elle qu'elle soit. La Chambre décidera ce qu'elle voudra; je serai le premier à m'incliner. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. L'honorable M. Sénac a tenu à appeler l'attention du Parlement et du pays sur ces grandes questions. Il consent à ce que la discussion au fond s'engage sur les rapports de la commission compétente, je l'en remercie. (*Très bien! très bien!*)

M. le président de la commission du budget. La commission du budget s'associe aux paroles de M. le président et elle remercie vivement M. Sénac qui, dans l'intérêt du vote rapide du budget, renonce à ses amendements. Elle rappelle à tous nos collègues que le budget, dans un régime parlementaire où existe le droit d'interpellation, ne doit pas être une occasion de traiter, à propos des chapitres, toutes les questions, surtout quand, à la date du 15 février, il reste plusieurs budgets de la loi de finances à voter.

Je demande à tous nos collègues de faire le sacrifice de leur développement et de bien vouloir se rappeler la nécessité absolue, c'est d'arriver enfin au vote de la loi de finances. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Sénac. Vous reconnaissez que je suis l'un de ceux qui participent d'une manière constante aux délibérations de la Chambre. Ce n'est vraiment pas de ma faute s'il y a un retard dans le vote du budget. Désireux de donner satisfaction à la Chambre et à la commission, après les déclarations qui m'ont été faites, je m'incline et j'accepte le renvoi de mes amendements à la commission compétente. (*Applaudissements.*)

M. le président. Les amendements sont retirés et renvoyés à la commission des travaux publics.

« Chap. 62. — Amélioration et extension des ports maritimes, 12,693,000 francs.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. Jumel disait, dans une précédente séance, que l'administration des travaux publics avait été très heureuse de voir la commission du budget me désigner pour faire le rapport sur les crédits demandés pour l'exercice 1903. Je souhaite que mon honorable collègue ait bien exprimé les sentiments de hauts fonctionnaires dont j'ai pu apprécier le mérite et la loyauté; mais qu'elle que soit ma confiance dans les directeurs, j'ai vérifié l'exactitude des renseignements qui m'ont été fournis et j'ai étudié avec le plus grand soin les divers services; et, ayant relevé des fautes, des erreurs, j'ai le devoir de soumettre à la Chambre de très rapides observations pour assurer le bon emploi des crédits qui lui sont demandés.

M. Salis nous signalait, il y a quelques instants, la lenteur des instructions qui précèdent l'exécution des travaux publics. D'où viennent ces retards? Très souvent, je ne dis pas toujours, de l'obligation d'avoir l'avis d'une commission mixte, composée de représentants du ministère des travaux publics, du ministère de la guerre et quelquefois du ministère de la marine. Ces fonctionnaires habitent divers départements et se réunissent trop rarement; les dossiers restent donc assez longtemps entre les mains des rapporteurs. M. le ministre des travaux publics ne pourrait-il pas, d'accord avec M. le ministre de la guerre et M. le ministre de la marine, prendre toutes les mesures utiles pour assurer la prompt expédition des affaires? (*Très bien! très bien!*)

L'honorable M. Baudin a insisté sur les avantages qu'il y aurait à doter assez largement quelques services du ministère. Rien de plus juste, messieurs; car des travaux exécutés rapidement en deux ou trois campagnes coûtent beaucoup moins que des travaux exécutés lentement en huit ou dix campagnes. L'administration a donc le devoir de se procurer les ressources nécessaires pour mener à bonne fin les entreprises en cours.

Enfin, j'ai eu le regret de constater des fautes commises dans l'exécution de travaux.

Un décret du 16 avril 1895 a déclaré d'utilité publique l'amélioration des conditions d'accès du port de Caen et la construction d'une nouvelle écluse à Ouistreham. La dépense évaluée à 3,200,000 francs devait être supportée partie par l'Etat, partie par la chambre de commerce de Caen. Pour construire l'écluse, on a établi un batardeau qui s'est rompu le 14 avril 1898.

« Cette rupture, dit une note de l'administration, fut attribuée à la présence sous la fondation d'anciens enrochements dont on ignorait tout d'abord l'existence; il se produisit un affouillement à travers ces enrochements et les vides que créa l'écoulement des eaux finirent par disloquer les fondations et causer le renversement complet de l'ouvrage sous la pression de la marée.

« La nouvelle écluse a été construite à l'abri d'un second batardeau plus solide que le premier, mais l'Etat a été obligé de payer des frais de construction assez élevés et en outre une indemnité à un entrepreneur à raison du chômage des chantiers après la rupture du premier batardeau. La dépense évaluée primitivement à 3,200,000 francs, s'est élevée à

7,100,000 francs. Quelles sont les responsabilités engagées par cette aggravation de charges ?

Les travaux ont été dirigés par un conducteur faisant fonctions d'ingénieur et surveillés par un ingénieur en chef, un homme très distingué mais qui, pendant toute sa carrière, ne s'était guère occupé que de construction et d'exploitation de chemins de fer. Je demande à l'administration des travaux publics de ne confier la surveillance de l'exécution de travaux neufs qu'à des ingénieurs bien préparés à ce rôle difficile, par leurs travaux antérieurs.

M. le ministre des travaux publics. Nous sommes d'accord sur ce point, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. Les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés de travaux qui ne sont pas tous conduits d'après les mêmes principes et qui supposent des aptitudes variées. On a trop longtemps admis qu'un ingénieur, ayant suivi les cours de l'école nationale des ponts et chaussées, pouvait dans tout le cours de sa carrière être placé à la tête de n'importe quel service.

Les découvertes de la science sont suivies chaque jour de nouvelles applications et, comme un homme ne peut tout étudier et tout lire, il faut que les ingénieurs de l'Etat soient spécialisés, comme le sont ceux de l'industrie privée.

Je ne demande pas la création de deux ou trois sections à l'école nationale des ponts et chaussées, mais j'estime que les ingénieurs devraient, dans le cours de leur carrière, être spécialisés, d'après leurs aptitudes. (*Très bien ! très bien !*)

S'il était nécessaire de démontrer les avantages de ces spécialisations, nous n'aurions qu'à rappeler à quels résultats on est arrivé en chargeant des ingénieurs des ponts et chaussées de ne s'occuper pendant plusieurs années que de l'éclairage maritime. C'est un ingénieur français des ponts et chaussées, Fresnel, qui, le premier, a eu l'idée de projeter au loin la lumière à l'aide d'un assemblage de lentilles. C'est à un autre ingénieur des ponts et chaussées, directeur des phares, Bourdelle, qu'on doit des appareils optiques à rotation rapide. Les ingénieurs actuels du service des phares, M. Quinette de Rochemont et ses collaborateurs, MM. Ribière, Blondel et de Joly, imaginent tous les jours des types nouveaux d'appareils, en utilisant des sources différentes de lumière. Grâce aux belles découvertes de nos ingénieurs l'industrie de la construction des appareils d'éclairage maritime est une industrie essentiellement française. (*Très bien ! très bien !*)

Il me reste à vous indiquer les causes et à vous montrer les conséquences de la rupture d'un autre batardeau.

Près de Redon, la Vilaine est traversée par le canal de Nantes à Brest. Pour faciliter la communication entre les deux sections du canal, il a paru nécessaire de reporter en aval, un barrage qui actuellement se trouve en amont de Redon. Les travaux évalués à 712,000 fr. devaient être payés avec des ressources du chapitre 62 que nous discutons en ce moment et avec des fonds de concours fournis par le département d'Ille-et-Vilaine, la chambre de commerce de Rennes et le département de la Loire-Inférieure.

Malgré les réclamations de la chambre de commerce de Rennes, l'administration des travaux publics a eu le tort, pour ces travaux signalés comme extrêmement

difficiles, de ne pas envoyer à Redon un ingénieur ordinaire.

Les plans ont été dressés par un premier conducteur faisant fonctions d'ingénieur ; les travaux ont été exécutés sous la direction d'un second conducteur faisant fonctions d'ingénieur. La surveillance a été confiée tout d'abord à un ingénieur en chef en résidence à Saint-Nazaire, puis à un autre ingénieur en chef en résidence à Vannes.

La construction du barrage fut entreprise en 1902, mais le batardeau ne résista pas à la charge de la marée. « Les accidents survenus, dit l'administration, doivent être attribués à la nature vaseuse des terrains, le sol résistant ne se rencontrant qu'à de grandes profondeurs. »

Le conseil général des ponts et chaussées a alors émis l'avis qu'il y avait lieu de renoncer à tout projet de construction d'un barrage à l'emplacement primitif où les fonds vaseux rencontrés jusqu'à une grande profondeur ne permettent pas de compter sur le succès de l'opération.

M. le ministre a prononcé la résiliation de l'entreprise en cours et a promis de restituer les fonds de concours aux départements d'Ille-et-Vilaine et de la Loire-Inférieure ainsi qu'à la chambre de commerce de Rennes.

Mais à Redon comme à Caen, l'Etat supportera ainsi des pertes assez importantes. En constatant que dans les deux ports les travaux étaient dirigés par des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur, je suis amené à poser cette question : ces agents avaient-ils fait preuve d'une véritable aptitude à la direction de travaux neufs ?

M. Jumel. Les conducteurs ont quelquefois beaucoup d'expérience.

M. le rapporteur. Nous avons aujourd'hui deux modes de recrutement pour les ingénieurs des ponts et chaussées : les uns sont d'anciens élèves de l'école polytechnique et de l'école des ponts et chaussées, les autres d'anciens conducteurs ayant subi avec succès les épreuves d'un concours. Je les regarde comme également capables de diriger l'exécution de travaux difficiles.

Mais des emplois d'ingénieur ont été confiés tantôt à des sous-ingénieurs, à des conducteurs principaux, tantôt à des conducteurs de 1^{re}, de 2^e et même de 3^e classe. Ces conducteurs appelés à remplir le rôle d'ingénieur, n'ont pas fait preuve de connaissances spéciales. Le ministre les a choisis arbitrairement sur la longue liste de conducteurs de différents grades ; ils n'ont pas été désignés pour cette faveur soit par le comité d'avancement constitué au ministère, soit par les inspecteurs généraux.

M. Jean Bourrat. Je vous demande pardon ; ils sont choisis sur une liste dressée par les inspecteurs généraux des ponts et chaussées.

M. le rapporteur. Vous commettez, je crois, une erreur et M. le directeur du personnel, par un signe, confirme ce que j'avance.

M. Jean Bourrat. Jusqu'à ces trois dernières années, il en était ainsi.

M. le rapporteur. Il n'en est plus ainsi à l'heure actuelle. On a donc, dit, à tort ou à raison, que les candidats n'avaient pas à se préoccuper des notes de leurs supérieurs hiérarchiques et devaient surtout chercher l'appui de personnages influents.

Pour éviter des critiques, l'administration ne

pourrait-elle pas choisir les « faisant fonctions » parmi les sous-ingénieurs, les conducteurs principaux, les conducteurs de 1^{re} classe portés sur un tableau d'avancement dressé par un comité spécial ?

M. Jean Bourrat. Je demande la parole.

M. le rapporteur. Ne pourrait-elle pas demander une modification à la loi du 30 novembre 1850 pour donner non seulement les fonctions, mais le titre d'ingénieur ordinaire à des conducteurs nommés au choix, sans concours, mais sous certaines conditions à déterminer ? Il me paraît inutile d'insister, car vous comprenez tous que la surveillance et la direction de travaux difficiles ne doivent être confiées qu'à des conducteurs d'un mérite reconnu et bien constaté. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Bourrat. En ce qui concerne la nomination des ingénieurs, je rappelle que j'ai eu l'honneur de déposer une proposition de loi tendant à ce que la plus grande place soit réservée aux ingénieurs sortis des rangs des conducteurs et ayant subi les examens réglementaires. D'un autre côté, je fais observer que lorsqu'un conducteur veut passer l'examen d'ingénieur, il sort le plus souvent de l'école des ponts et chaussées dont il a suivi les cours comme élève externe et on exige de lui des notes supérieures à celles qu'obtiennent généralement les anciens élèves de l'école polytechnique.

Dans ces conditions, étant donné que la Chambre avait déjà voté en 1898 une motion invitant le Gouvernement à choisir tous les ans au moins un tiers des ingénieurs parmi les conducteurs qui ont subi les examens pour le grade d'ingénieur des ponts et chaussées, je demande à M. le ministre des travaux publics de tenir la main à ce que cette mesure libérale et absolument équitable reçoive son application.

Il est certain que les travaux gagneront en rapidité et en bonne exécution, lorsque ces techniciens, qui ont déjà passé dix années à diriger effectivement des travaux, seront nommés ingénieurs des ponts et chaussées, après avoir justifié des connaissances techniques nécessaires. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 62 ? . . .

Je le mets aux voix au chiffre de 12,693,000 fr.

(Le chapitre 62, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 63. — Phares, éclairage électrique et installation de signaux divers, 147,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 64. — Travaux de défense contre les inondations, 249,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 65. — Nivellement général de la France, (opérations et représentation graphique), 54,300 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 67. — Carte géologique de la France, 51,000 fr. »

La parole est à M. Fouquet,

M. Camille Fouquet. Je comprends trop l'impatience de la Chambre de passer à la discussion du budget des conventions pour m'imposer longtemps à son attention, mais je tiens à remercier l'honorable rapporteur général du budget des travaux publics d'avoir bien voulu très aimablement mentionner un travail dont je suis l'auteur. Je veux parler des cartes agronomiques de mon arrondissement pour lesquelles j'ai fait usage de la carte géologique de France

dressée par le service des ingénieurs des mines et par leurs collaborateurs bénévoles.

Si j'avais un peu plus de loisir, je le répète, si la Chambre n'était pas aussi impatiente, s'il n'était pas aussi nécessaire de discuter immédiatement le budget des conventions, j'aurais voulu, messieurs, vous présenter quelques considérations sur la collaboration qui peut s'organiser entre le ministère des travaux publics et le ministère de l'agriculture au point de vue de l'établissement des cartes agronomiques.

Tout le monde connaît l'importance des cartes agronomiques. J'aurais fait ressortir la nécessité absolue d'une entente entre les professeurs d'agriculture et les services des mines pour donner dans tous les départements une direction unique à la confection de ces cartes, qui sont absolument indispensables pour la connaissance du sol. (*Très bien ! très bien !*)

Un de nos collègues, l'honorable M. Janet, a donné lui-même l'exemple il y a un certain nombre d'années, dans le département de Seine-et-Marne.

Il faut, je le répète, qu'une entente définitive intervienne entre le ministère de l'agriculture et le ministère des travaux publics, pour arriver à doter la France de cartes générales conçues dans le même esprit, fournissant des indications absolument comparables d'un bout à l'autre de notre pays.

J'aurais donné quelques explications complémentaires s'il m'était possible de parler plus longuement, mais je m'en dispense aujourd'hui. Encore une fois je remercie la commission du budget d'avoir bien voulu accueillir dans le travail du rapporteur les paroles très obligeantes de M. Sibille. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je tiens à rendre un hommage public au désintéressement et au mérite des nombreux collaborateurs de l'éminent directeur du service des cartes géologiques, M. Michel Lévy, membre de l'Institut. Des ingénieurs des mines, des ingénieurs des ponts et chaussées, des professeurs de l'Université, des savants. . .

M. le président de la commission du budget. Et des députés !

M. le rapporteur. . . . donnent un généreux concours à une œuvre digne de tous les encouragements. Grâce à leur dévouement, les dépenses supportées par l'Etat pour les cartes géologiques, les frais de topographies souterraines, sont en France moins élevés qu'à l'étranger ; grâce à leurs savantes recherches les résultats sont très satisfaisants. (*Applaudissements.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 66 ? . . .

Je le mets aux voix au chiffre de 51,000 fr.

(Le chapitre, mis aux voix, est adopté.)

La fin de la séance du 15 février 1905 a été consacrée, avant l'examen du budget des conventions, à deux interpellations, l'une de M. Dauron « sur les retards apportés à l'homologation des tarifs de transport grande vitesse n° 314 et grande vitesse n° 114 des fruits, primeurs et raisins frais et sur les réductions nouvelles qui pourraient être demandées et obtenues des compagnies de chemins de fer sur les mêmes tarifs », l'autre de M. Le Bail « sur la nécessité d'ac-

» accélérer sur nos réseaux de chemins de fer
» les transports de poissons frais, d'établir
» des tarifs spéciaux réduits, communs à
» toutes les compagnies et d'améliorer le
» matériel en usage pour ces sortes d'expé-
» ditions. »

Deuxième séance du 16 février 1905

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

La parole est à M. Régnier dans la discussion générale du budget des conventions.

M. Régnier. Notre collègue M. Dauzon a présenté très éloquemment une partie des observations que j'avais l'intention de soumettre à la Chambre. Il a démontré si clairement que les tarifs appliqués actuellement étaient irraisonnables, que je m'en voudrais de dire un mot de plus sur ce point ; je ne peux qu'y donner mon adhésion pleine et entière. Il terminait ses observations en vous disant :

« Il ne faut pas oublier que les chemins de fer, s'ils sont un des facteurs les plus puissants de la richesse publique, ont été construits et monopolisés pour le bien général et doivent être maintenus en harmonie avec le progrès. »

Cette observation générale est plus que justifiée et je vais essayer, en complétant les observations de mon collègue sur les points qu'il n'a pas abordés, de montrer que toujours, depuis l'origine, les compagnies ont perdu de vue ce point essentiel de leur utilité, qu'elles ont oublié le rôle qui était assigné aux chemins de fer et que, actuellement plus qu'avant ceux-ci sont loin de remplir le rôle pour lequel ils ont été fondés.

Ceux de nos collègues qui sont montés hier à cette tribune ont tous parlé des tarifs. Si vous le voulez bien, aujourd'hui, avant le vote du chapitre 48, qui va donner aux compagnies les millions nécessaires à parfaire le dividende qu'elles servent d'habitude à leurs actionnaires, nous allons examiner très rapidement de quelle façon elles exploitent généralement et quels sont les reproches qui peuvent leur être adressés.

Il semble, en ce qui concerne les chemins de fer, que partout dans le pays une exploitation raisonnable doive avoir lieu, donnant satisfaction aux intérêts des populations desservies. Or, si nous jetons un coup d'œil sur les différentes régions et que nous examinons la façon dont elles sont desservies, nous voyons immédiatement de très notables différences.

Je sais bien et je m'empresse de reconnaître qu'entre les petites lignes et les grandes lignes, il doit y avoir une différence, que ces grandes artères qui relient les quatre coins de la France à la capitale doivent être desservies d'une façon beaucoup plus rapide que les petites lignes secondaires, qui sont destinées simplement à amener aux grands réseaux le trafic des diverses régions. Mais vraiment si nous examinons de près les conditions d'exploitation de ces petites lignes, la différence nous apparaît excessive et telle que les populations ainsi desservies ont bien le droit de se plaindre. (*Très bien ! très bien ! à gauche*).

En effet, sur les grandes lignes, les compagnies n'hésitent et ne reculent jamais lorsqu'il s'agit de faire des expériences nouvelles, d'installer un matériel de luxe destiné à composer des express très rapides ; elles aiment à battre les records, ce qui leur procure une réclame assez considérable et fait oublier le reste. Je ne leur en fais pas d'ailleurs un reproche et je me plais à reconnaître les efforts qu'elles font.

Mais si nous examinons, d'autre part, les résultats que l'on obtient sur les lignes secondaires, qui ont bien leur importance et leur utilité, nous allons voir combien est différente cette exploitation.

Ainsi que je vous le disais, il n'est pas rare de voir, sur les grandes lignes, des express marchant à 80 et 100 kilomètres à l'heure ; et il semble que sur les lignes secondaires on ait le droit d'avoir des trains ordinaires marchant à une allure raisonnable. Or, si nous consultons l'horaire — et vous me pardonnerez d'insister uniquement sur la région que j'ai l'honneur de représenter — nous allons voir combien les vitesses sont différentes.

Il existe, par exemple, entre une ville importante du centre et une sous-préfecture du département du Puy-de-Dôme, entre Vichy et Ambert, un train qui met quatre heures quarante minutes pour franchir les 84 kilomètres qui séparent ces deux villes ; c'est une vitesse moyenne — remarquez qu'il s'agit d'un train de voyageurs et non d'un train de marchandises — de 18 kilomètres à l'heure.

Un membre au centre. Les trains de marchandises vont plus vite !

M. Régnier. C'est bien possible.

A peu près à la même heure, un train partant d'Ambert sur Vichy en sens inverse, marche à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure, et cela sur une ligne qui a bien son importance.

M. Jean Bourrat. C'est de la petite vitesse, de la trop petite vitesse ! (*On rit.*)

M. Régnier. Sur une autre ligne qui a bien son importance aussi, la ligne de Clermont-Ferrand à Saint-Etienne, qui relie deux centres industriels très importants et très prospères et qui passe dans une autre ville industrielle importante, la ville de Thiers, nous obtenons une vitesse moyenne de 23 kilomètres à l'heure.

Si la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est susceptible de recevoir ce reproche, je dois dire que le record de la lenteur est encore par la compagnie d'Orléans, car de Montluçon à Gannat, distance de 50 kilomètres, un train part de Montluçon à 6 h. 30 du soir pour arriver à 10 h. 45 à Gannat, soit une vitesse de 13 kilomètres à l'heure. C'est presque à regretter les diligences de nos pères qui allaient certainement aussi vite et qui avaient en plus le mérite du pittoresque.

Treize kilomètres à l'heure, voilà de quelle façon les compagnies desservent les populations du centre et leur rendent service !

Il est un autre fait que j'indique à M. le ministre en le priant de vouloir bien le faire cesser le plus rapidement possible. Lorsque deux compagnies ont des gares communes et qu'un train de voyageurs arrive sur une ligne, l'autre compagnie, loin d'établir la correspondance, fait partir ses trains avant l'arrivée des trains de la première compagnie.

Ainsi à Moulins, le train de la ligne de l'Orléans arrivait dans le temps à 8 h. 27 du soir. Le train allant de Nevers à Clermont de la compagnie de

Paris-Lyon-Méditerranée, partait de Moulins à 8 h. 19. La compagnie d'Orléans à avancé l'heure d'arrivée de son train qui arrive maintenant à 8 h. 10. Qu'a fait la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ? Elle a avancé son train qui part maintenant à 8 h. 40. Ce qui fait que pour aller de Souvigny à Bessuy qui se trouve à 14 ou 15 kilomètres, en partant à 8 h. du matin on arrive à 2 heures du soir. Mieux vaudrait faire le trajet à pied, ce serait plus simple et plus rapide.

Il me semble qu'en raison de ces faits, M. le ministre doit intervenir pour exiger que ces lignes secondaires rendent aux populations qu'elles doivent desservir les services qu'elles sont appelées à leur rendre, et même aider à obtenir, par exemple, l'arrêt de certains express à Varennes, que ni la municipalité ni le conseil général de l'Allier, ni le préfet n'ont pu obtenir, bien que deux agglomérations de plus de 3,000 habitants, Varennes et Saint-Pourçain, doivent en bénéficier.

Je vous ai parlé jusqu'ici de la vitesse des trains ; si nous nous occupons du matériel, nous arrivons à des résultats encore plus bizarres.

Je vous disais que, sur les grandes lignes, il y a un matériel de luxe, un confort moderne, que les trains sont superbes ; ce sont de grands express ; mais les véhicules qui composent les trains des lignes secondaires ne sont pas dignes des mêmes éloges, soyez en sûrs.

Ce que disait en 1900 un de nos anciens collègues, M. Sicard, est bien encore vrai actuellement avec cette aggravation que les wagons ont encore vieilli et qu'ils sont, de ce fait, en plus mauvais état qu'alors. Il disait, parlant des wagons de voyageurs du Paris-Lyon-Méditerranée qui transportaient les voyageurs dans les Alpes :

« Ils sont si bas, si petits, si mignons, que véritablement on les dirait destinés à une population lilliputienne. »

Et plus loin : « Je dirais qu'en les voyant passer sur nos voies ferrées on les prendrait volontiers pour des roulottes de saltimbanques telles qu'on en rencontre quelquefois sur les routes nationales aux approches de nos villages ; il ne leur manque absolument que des cheminées. »

C'est encore vrai ; il existe sur ces lignes secondaires, sur une en particulier qui aurait droit à plus de confort, celle de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy, un matériel tel qu'on ne saurait le qualifier autrement que ne l'a fait en 1900 notre collègue M. Sicard. (*Très bien ! très bien !*) Il m'est impossible, à moi, qui ne suis pas d'une taille très élevée, de m'y tenir debout avec mon chapeau sur la tête. (*On rit.*)

M. Germain Périer. C'est exact ! C'est partout la même chose.

M. Jean Bourrat. Sur le réseau du Midi, c'est encore pis ; il pleut dans les wagons.

M. Georges Grosjean. Il en est de même dans l'Est, où il fait une autre température que dans le Midi. Souvent moins 20 degrés centigrades.

A droite. Dans le centre il en est de même.

M. le président. Puisque le Midi est d'accord avec le Nord, ne troublez pas la discussion. (*Rires.*)

M. Régnier. Messieurs, de par la rapidité ou, plutôt, le manque de rapidité des trains de voyageurs et la défectuosité du matériel, les populations desservies souffrent d'un préjudice considérable. Non seule-

ment les relations entre les différentes villes sont difficiles, mais encore, au point de vue commercial, vous apercevez quels inconvénients en résultent.

En effet, il ne faut pas oublier qu'à cette allure les colis postaux n'arrivent que fort mal... quand ils arrivent ; et ils subissent toujours des retards considérables, ce qui cause au commerce un préjudice énorme.

Des villes qui seraient en mesure, si la rapidité des communications le permettait, d'expédier certaines denrées agricoles ou maraîchères sont condamnées à les consommer sur place, souvent avec perte pour les producteurs, parce qu'il est impossible de les faire arriver en bon état à destination par suite de la lenteur des communications.

Nous qui n'avons pas le bonheur d'être sur les grandes lignes, mais qui n'en payons pas moins les insuffisances quand il faut parfaire les dividendes de MM. les actionnaires, qui ne payons pas moins non plus le même prix que ceux qui voyagent sur les grandes lignes, nous avons le droit d'être traités en citoyens raisonnables et bien administrés et non comme des êtres taillables et corvéables à merci de par le bon plaisir des compagnies.

Si les compagnies procèdent comme elles le font, c'est pour arriver à un résultat. Elles veulent diminuer autant que possible leurs dépenses pour augmenter d'autant leurs produits nets et rendre de plus en plus difficile, sinon impossible, toute tentative de rachat. Cet état de choses qui s'aggrave de jour en jour a été fort bien exposé dans le rapport de mon honorable collègue et ami M. Bourrat. En 1903, M. Bourrat établissait, en effet que, de par la circulaire du 6 mars 1902 dont il demandait le retrait immédiat, les commandes de matériel neuf étaient devenues absolument indépendantes des mises en réforme et de l'amortissement de ce matériel.

Avant cette circulaire du 6 mars 1902, lorsqu'une compagnie achetait du matériel neuf, elle devait réformer en même temps du vieux matériel, et immédiatement amorti. A l'heure actuelle, les commandes de matériel neuf sont indépendantes ; elles peuvent être faites indépendamment de la réforme et de l'amortissement du vieux matériel.

Il en résulte que s'il est vrai que les commandes de matériel neuf soient bien faites, le matériel ancien, lui, n'est plus réformé, ni amorti. De sorte que, en cas de rachat, — et l'hypothèse se justifie surtout pour le réseau de l'Ouest — le matériel qui n'a pas été réformé, ou bien qui a été réformé, mais non amorti, continue à compter, et ira, de par cette mise en réforme et ce non-amortissement, grossir d'une façon considérable le produit net de la compagnie. Notre collègue M. Bourrat établissait dans son rapport que la compagnie de l'Ouest, pour avoir différé l'amortissement de 2,882,000 fr. de matériel mis en réforme avait, de ce chef, grossi son produit net de 2,882,000 francs ; de sorte qu'en cas de rachat, comme celui-ci est basé sur la recette moyenne des cinq dernières années, ces recettes auront été grossies pendant cinq années de 2,882,000 fr., ce qui fait que l'Etat payera 13 ou 14 millions de plus.

Et, non seulement les compagnies cherchent de ce fait à réduire leurs dépenses, mais elles sont arrivées à supprimer, d'une façon totale ou à peu près, l'amortissement du matériel. Nous remarquons qu'en 1903, pour la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, l'amor-

tissement a été réduit de 1.16 p. 100, et que pour l'Orléans, ce qui est encore pire, il a été réduit à 0.23 p. 100.

Si nous recherchons quelle est la durée du matériel nous arriverons à cette constatation étonnante et que je signale à la Chambre, que le matériel de l'Orléans aura une vie moyenne de quatre cent cinquante-deux ans, c'est-à-dire qu'un wagon de voyageurs ou de marchandises de l'Orléans doit durer, avant de disparaître, quatre cent cinquante-deux ans.

M. Cachet. C'est juste, s'il ne s'use pas.

M. Régnier. En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, il en est de même. Les compagnies ont réduit le plus possible les frais d'entretien des voies et nous constatons que pour l'Orléans, en 1903, alors que le nombre de kilomètres exploités a augmenté de 279, les dépenses d'exploitation ont diminué de 280,000 fr. ; que pour le Paris-Lyon-Méditerranée, dont le réseau a augmenté de 200 kilomètres, les frais d'exploitation ont diminué de 177,000 fr.

En ce qui concerne l'Ouest, nous arrivons pour les grosses dépenses d'entretien à une constatation encore plus fantastique. En effet, en 1900, les dépenses pour renouvellement des voies et les grosses réparations ont été, pour cette compagnie, de 40,813,183 fr. 35. En 1903, elles ne sont plus que de 5,602,805 fr. 03, soit une diminution de 5,210,378 fr. 32, c'est-à-dire qu'alors que les lignes sont plus vieilles, plus usées, que les bâtiments ont besoin de plus de réparations, puisqu'ils ont servi, la compagnie de l'Ouest diminue ses dépenses de plus de 5 millions par an.

M. Jean Bourrat. Vous pourriez peut-être ajouter, mon cher collègue, que la sécurité est compromise par suite de l'ajournement à des temps meilleurs du renouvellement des vieilles voies. La compagnie de l'Ouest notamment ne recule devant aucun moyen pour diminuer la garantie d'intérêts sous la menace de rachat ou, ce qui est la même chose, accroître le produit net devant la perspective de conventions nouvelles.

M. Cachat. La compagnie a bien fait de diminuer les dépenses si elles étaient inutiles.

M. Régnier. J'entends l'observation d'un de nos collègues : « On a bien fait de diminuer les dépenses si elles étaient inutiles. » J'aime à croire cependant que le service du contrôle n'avait pas laissé jusqu'ici la compagnie majorer ses dépenses d'une somme de 5 millions si c'était inutile. Par conséquent si une réduction a été faite, elle l'a été sur des dépenses utiles puisque le contrôle les avait maintenues. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Cachat. Ce sont tout simplement des économies.

M. Jean Bourrat. Si vous êtes victime d'un accident, vous ne parlerez pas ainsi.

M. Régnier. Ce sont, en effet, des économies qui peuvent coûter très cher et à ceux qui voyagent et aux contribuables lorsque nous serons appelés à réparer des voies qui n'ont pas été entretenues depuis un certain nombre d'années.

Si nous passons aux gares, nous allons constater les mêmes errements. Alors que dans le budget nous votons chaque année un certain nombre de millions destinés à parfaire les installations de gares, ces crédits ne sont jamais dépensés. M. Bourrat le constate aussi dans son rapport de 1903. Les gares, dit-il, sont dans un état de défectuosité extraordinaire.

Je ne vous citerai que quelques exemples. Il existe dans notre Bourbonnais où l'agriculture est prospère des foires considérables dans certaines communes. Nous voyons journellement nos paysans qui partent de chez eux à deux ou trois heures du matin pour arriver de bonne heure à la foire et qui, le soir, pour embarquer leur marchandise à la gare, parce que les trains sont insuffisants et, qu'il leur est impossible d'en approcher tous à la fois, sont obligés de veiller jusqu'à huit, neuf ou onze heures du soir. Ils ne rentrent chez eux qu'à deux ou trois heures du matin, quelquefois sous la pluie ou sous la neige, après être restés vingt-quatre heures debout et avoir piétiné sur place, exposés à toutes les intempéries. Est-ce tolérable ?

Je demande que les millions que le contrôle nous demande et que nous votons chaque année soient utilisés convenablement, employés en entier à rendre les gares plus confortables, par exemple la gare de Dompierre de Moulins, celle de la Palisse dont les foires sont importantes, celle de Moulet et de Vichy, afin que nos paysans puissent livrer les marchandises dans des délais raisonnables sans être obligés de stationner à la gare neuf ou dix heures avant de pouvoir embarquer leurs produits.

Si, en outre, nous examinons l'installation des gares au point de vue des voyageurs eux-mêmes, nous constatons qu'il reste encore beaucoup à faire. Je me permets de citer un exemple à la Chambre. Une des gares les plus productives du réseau Paris-Lyon-Méditerranée sous le rapport des voyageurs, c'est la gare de Paris-Vichy. Cette gare reçoit par an plus de 100,000 voyageurs, c'est donc une des gares les plus fréquentées du réseau.

M. Decker-David. Et Lourdes ?

M. Régnier. Lourdes n'est pas sur le Paris-Lyon-Méditerranée.

A Vichy, viennent non seulement, pour leur plaisir, des gens bien portants, mais encore — et c'est le plus grand nombre — des malades. Il semble donc que la gare de Vichy, doive être installée d'une façon toute spéciale. Eh bien ! cette gare n'est encore que partiellement couverte. La salle destinée à recevoir les bagages au départ n'a pas plus de 10 ou 15 mètres de long, et devant cette salle peuvent stationner à peine trois omnibus, alors qu'à Vichy il y en a cent qui viennent pour desservir tous les trains. Vous voyez quel doit être l'encombrement de la place de la gare, puisque, seuls, trois omnibus peuvent décharger à la fois leurs bagages, tandis que les autres font queue. Cela cause une perte de temps considérable, non seulement aux voyageurs, mais aussi aux hôteliers et aux voituriers.

Cet état de choses ne peut pas durer et je demande à M. le ministre, en raison de l'importance de la gare de Vichy et de la prospérité du pays, de prendre les mesures nécessaires pour qu'il cesse afin que les malades ne perdent plus leur temps à la gare de Vichy. J'ajoute que les salles d'attente de toutes les gares sont éclairées par des sortes de veilleuses.

M. Jean Bourrat. Voulez-vous me permettre de vous signaler que les compagnies ne se comportent pas de la même façon pour les grandes gares et pour les petites. J'ai signalé l'année dernière dans mon rapport, page 120, que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, d'accord avec la compagnie des wagons-lits, faisait construire un hôtel Terminus du

prix de 3 millions qu'elle a prélevés sur les fonds des travaux complémentaires. Les grandes compagnies, en effet, ne se gênent pas pour engager des dépenses somptuaires parfaitement inutiles, si tel est leur bon plaisir, mais lorsqu'il s'agit de donner satisfaction aux intérêts légitimes de l'agriculture et de l'industrie, elles se refusent à faire les dépenses même indispensables. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

M. Régnier. Je demande à M. le ministre de vouloir bien veiller à ce que les améliorations que nous réclamons dans toutes nos gares agricoles soient faites le plus tôt possible et que le matériel soit amélioré dans le plus bref délai.

Il y a un moyen de bien connaître l'état du matériel des compagnies, que je me permets d'indiquer à la Chambre. Le décret du 1^{er} mars 1904 et les règlements de 1863 et de 1868 permettent au ministre de faire vérifier l'état du matériel.

En ce moment on procède au recensement de ce matériel. Il serait peut-être utile de faire en même temps une vérification de l'état du matériel et d'exiger des compagnies que le matériel inutilisable par suite de son ancienneté soit mis de côté, amorti et remplacé par du matériel plus confortable.

Après ces observations sur le peu de rapidité avec laquelle les compagnies desservent nos populations et le mauvais état du matériel, je signalerai à la chambre de quelle façon les compagnies en usent avec leur personnel. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Les compagnies — je parle spécialement de celles que je connais, c'est-à-dire des compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans — diminuent chaque jour, actuellement, le nombre de leurs employés...

M. Alexandre Zevaès. C'est vrai pour toutes les compagnies.

M. Dejeante. Absolument.

M. Régnier. De ce fait elles retardent le trafic, et les délais accordés pour le transport des marchandises sont toujours atteints, sinon dépassés, lorsqu'elles n'obtiennent pas du Parlement, trop faible, de voir supprimer ces délais, comme cela est arrivé pour les colis postaux.

Les employés sont surmenés, malmenés, et le contrôle ignore ou laisse faire. L'arrêté Baudin, du 10 décembre 1899, fixe un maximum de travail de dix heures par jour, vous le savez, pour les employés des compagnies. Or, les compagnies exigent très fréquemment douze heures de travail de leurs employés.

Les congés qui leur sont accordés par les arrêtés Baudin ne sont pas donnés comme ils devaient l'être. Ils sont réservés pour certaines époques de l'année où le trafic est le moins important et accordés la plupart du temps tous à la fois.

Certains employés, comme les manœuvres de dépôts, qui sont cependant des employés permanents, n'ont pas de congé, et lorsque par hasard on leur en accorde, ils ne sont pas payés pendant la durée de ce congé.

M. Dejeante. Très bien ! C'est exact.

M. Régnier. Les compagnies ont même créé un nouveau genre d'employés, les porteurs autorisés. Quand un employé est retraité dans une gare quelconque, on lui permet de continuer à servir comme employé à la gare, mais sans traitement ; il agit à

pourboires et prend la place d'employés qu'on supprime et qui gagnaient leur vie ; et comme les porteurs n'existent qu'en été, au moment où les pourboires sont fructueux — je parle de la gare de Saint-Germain-les-Fossés — ils ne sont pas remplacés en hiver et, de ce fait, les employés, dont le nombre n'est pas augmenté en hiver, se partagent le supplément de travail accompli en été par ces porteurs autorisés.

Je me demande si cette institution de fonctionnaires nouveaux est bien légale et peut être tolérée dans les gares du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

M. Alexandre Zevaès. Elle est immorale en tout cas.

M. Régnier. Non seulement les employés voient leur nombre diminuer ; mais vous savez de quelle façon on en use à leur égard. On les déplace à chaque instant ; à la moindre faute ils sont frappés d'amendes assez considérables, — le fait se produit tous les jours ; de temps en temps on les met à pied ; enfin on emploie vis-à-vis d'eux toutes sortes de procédés vexatoires.

Cependant le ministre devrait imposer aux compagnies l'application à leurs employés du même traitement dont il fait bénéficier ses propres agents. Or, au ministère des travaux publics, notamment pour le personnel des chemins de fer de l'Etat, les amendes sont supprimées depuis longtemps. On a pensé que l'ouvrier qui gagne juste de quoi acheter son pain journalier ne pouvait être puni de cette façon et subir une reprise de salaire qu'on lui a donné et qui lui permet de vivre.

M. Jean Bourrat. On punit ainsi sa famille.

M. Régnier. En effet, on punit sa famille, on punit ses enfants. Il est d'autres moyens de maintenir les employés dans le devoir sans les frapper d'amende.

Une institution fonctionne sur le réseau de l'Etat, qui a bien son intérêt : ce sont les conseils du travail. Pourquoi ne pas imposer aux autres compagnies l'institution des conseils du travail ? Dans ces conseils, les ingénieurs de la compagnie discutent avec les délégués choisis par les ouvriers les applications et les dérogations aux règlements du travail.

Les ouvriers peuvent se plaindre à leurs délégués et sont assurés ainsi de se faire rendre justice jusqu'à un certain point. Il n'en est pas de même sur les autres réseaux, où les conseils du travail institués par le ministre des travaux publics sur le réseau de l'Etat ne fonctionnent pas.

Pourquoi ne fonctionnent-ils pas et pourquoi M. le ministre des travaux publics ne demande-t-il pas à ces compagnies d'accepter ce qu'il a organisé lui-même, ce qui fonctionne très bien et rend de très grands services sur le réseau de l'Etat ?

M. Jean Bourrat. D'autant plus que le ministre a le droit de le faire, c'est une question de sécurité.

M. Régnier. Parfaitement.

Je sais bien qu'il existe ce qu'on appelle le registre des dérogations, établi en vertu de l'article 8 de l'arrêté du 23 novembre 1898. Vous savez, en effet, que les employés des chemins de fer sont des agents d'une catégorie toute spéciale et qu'ils n'ont pas le droit de quitter leur travail, quel qu'en soit la durée ; ils sont donc forcés de rester à la tâche, si un accident se produit ou si une partie du personnel manque, pendant un nombre d'heures indéterminé.

de cet état de choses justement, leur procurer le moyen de se défendre contre les abus auxquels peuvent se livrer des compagnies et il a institué le registre des dérogations. Chaque fois que les employés du chemin de fer, quels qu'ils soient, sont soumis à un travail supplémentaire, appelés à travailler un nombre d'heures supérieur au nombre autorisé par les règlements, ils doivent signaler ces dérogations sur le registre en question.

Mais je pose en fait que quand, par hasard, ils signalent des dérogations, les employés sont fort mal vus par les chefs de la compagnie. (*Très bien! très bien! sur divers bancs à l'extrême gauche*). Les supérieurs n'aiment pas en effet que ces dérogations qui se renouvellent et se multiplient chaque jour, qui deviennent de plus en plus fréquentes, soient inscrites sur ce registre; aussi les employés qui s'y risquent sont-ils mis à l'index et immédiatement traités de fortes têtes: dans ces conditions les agents ne signalent rien et les registres des dérogations restent absolument vierges. Il en existe un dans une gare très importante, à Moulins, un autre encore à Saint-Germain-les-Fossés; aucune dérogation n'a été signalée sur ces registres par les employés de la compagnie; vous pouvez vérifier le fait.

L'employé n'ose rien signaler et voici ce qui se passe: lorsque le contrôle découvre que des dérogations ont eu lieu et qu'elles n'ont été signalées ni par la compagnie, ni par les employés, la compagnie dit: « c'est la faute de mon employé » et elle adresse des reproches à cet employé. Elle lui dit: « Vous n'avez pas fait votre devoir, vous auriez dû signaler la dérogation » si bien que l'employé se trouve pris entre l'arbre et l'écorce. S'il signale la dérogation, il est mal vu et traité de forte tête; s'il garde au contraire le silence et que le contrôle découvre la dérogation, il est frappé par la compagnie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Un membre à gauche. C'est à vous dégoûter d'être employé de chemins de fer!

M. Régnier. C'est la vérité.

Vous voyez donc comment la compagnie en use avec les employés. Elle va même plus loin, elle va jusqu'à enfreindre les règlements du ministre et à agir en violation de la loi.

M. Jean Bourrat. Elles ne s'en privent jamais!

M. Régnier. En ce qui concerne la loi sur les accidents, je ne veux citer qu'un fait à la Chambre parce qu'il est typique.

Le 22 mars 1903, un employé de chemins de fer, du nom de Belin, était à demi-crasé à la gare de Moulins. Le médecin de la compagnie le soignait et ne pouvait se prononcer sur les suites de l'accident qu'après une période d'observation de trois mois. Ce délai expiré, il conclut, en raison de l'amélioration de l'état du blessé, que l'incapacité de travail — c'est le médecin de la compagnie qui parlait — était de 50 p. 100. Alors s'engagent des négociations entre cet employé blessé et les inspecteurs de la compagnie qui lui disent: « Acceptez donc la réduction de 50 p. 100 et la pension va vous être accordée en compensation de cette réduction de travail. Nous allons vous donner un poste de bloqueur; il ne faut ni grand effort ni grande vigueur pour l'occuper et vous avez toutes les qualités nécessaires pour remplir cet emploi. Vous trouverez de ce fait une amélioration de votre condition. »

C'est l'inspecteur de Moulins et l'inspecteur divisionnaire de Clermont-Ferrand qui lui faisaient cette promesse.

Devant ces promesses, l'employé Belin se laisse faire. On va devant le président du tribunal civil; un jugement homologue la transaction intervenue entre la compagnie et son employé, et cet employé est appelé à faire un stage comme apprenti bloqueur. Il apprend son métier pendant quinze jours et allait ensuite prendre son poste; il allait être nommé lorsqu'on reçoit de la direction de l'exploitation de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée l'ordre de le mettre à la porte. Et on l'a mis à la porte. Ainsi, à la suite de la promesse qui lui avait été faite d'une place de bloqueur destinée à améliorer sa situation, cet employé s'est vu, du jour au lendemain, après avoir accepté la transaction qu'on lui offrait, renvoyé par la compagnie qui avait basé sa transaction sur la susdite promesse.

Voilà de quelle façon on en use et comment la loi est appliquée par les compagnies.

Je disais que les compagnies diminuent leur personnel. Non seulement elles le diminuent, mais elles ont une tendance encore plus marquée à diminuer les agents commissionnés.

M. Klotz. C'est très juste.

M. Régnier. Elles les réduisent chaque jour et remplacent ces agents commissionnés par les auxiliaires et des journaliers; actuellement sur le Paris-Lyon-Méditerranée, tout au moins dans le Bourbonnais les journaliers forment un bon tiers de l'effectif.

Il n'est pas difficile de discerner les motifs qui dictent la conduite des compagnies, il n'est pas difficile non plus de saisir la différence entre les ouvriers commissionnés et les journaliers. L'ouvrier commissionné est un ouvrier spécialisé, qui connaît son métier, le pratique dans la perfection et met, de ce fait, les voyageurs à l'abri de tout accident, dans la mesure du possible.

Au contraire le journalier, employé tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, est un danger permanent pour tout le monde, voyageurs et employés.

Mais cette manière de faire permet de réaliser une double économie: d'abord les auxiliaires sont modifiables comme nombre; on peut les appeler quand on en a besoin et les remercier quand ils ne sont plus nécessaires.

De là, une première économie. De plus, ils peuvent être déplacés sans aucune indemnité — ce qui n'est pas le cas pour les ouvriers commissionnés. Enfin, ils ne versent pas à la caisse des retraites et, par conséquent, les compagnies ne versent pas non plus. Il en résulte donc une double économie à laquelle M. le ministre a le droit de s'opposer en vertu de l'article 65 du décret du 4^{er} mars 1901, puisque cet article lui donne le droit d'exiger la présence du personnel nécessaire.

Cette situation constitue un danger non seulement pour les voyageurs, mais encore pour l'Etat lui-même, pour la sécurité nationale. En effet, en cas de mobilisation, que se passera-t-il? C'est que les employés des compagnies admis à titre définitif depuis trois mois, étant seuls dispensés de répondre à l'appel ne seront pas mobilisés et, par conséquent, si les faits que je viens de rappeler sont exacts, voici ce qui se passera à la gare de Saint-Germain-les-Fossés par exemple. Cette gare, de l'aveu de tous est très encom-

brée ; le personnel, déjà insuffisant, va être diminué d'un tiers ; le trafic va augmenter dans une proportion que j'ignore. Au moment de la mobilisation, il y aura dans cette gare un mouvement considérable et comme le personnel sera diminué, ce tronçon de ligne ne pourra pas être utilisé. Vous voyez dès lors dans quelle situation nous pourrions nous trouver si ce fait se généralise : Je le répète, c'est un véritable danger national.

M. Klotz. Vos observations sont tout à fait justes.

M. Jean Bourrat. Vous pourriez ajouter que les compagnies réduisent le nombre d'agents commissionnés dans les cadres inférieurs seulement, mais qu'elles augmentent sans cesse le nombre des fonctionnaires dirigeants ? En fait, leurs économies sont purement apparentes et ne profitent nullement au Trésor, garant de la gestion des compagnies ; car si on supprime, par exemple, dix postes d'hommes d'équipe à 1,000 fr. chacun, c'est-à-dire 10,000 fr. de dépenses, on crée, par ailleurs, un emploi d'ingénieur avec un traitement de début d'au moins 15,000 francs.

M. Régnier. La diminution du nombre des agents commissionnés peut, à un moment donné, devenir un très grand danger national, mais il est dès maintenant un danger public. Voici le résultat de cette situation : lorsqu'un aiguilleur ou un bloqueur obtient un congé pour maladie ou pour toute autre cause, il est remplacé par un homme d'équipe ; par conséquent, la sécurité des trains de voyageurs est entre les mains d'un homme inexpérimenté qui peut, non par sa faute, mais par manque de savoir, causer une catastrophe épouvantable. (*Très bien ! à l'extrême gauche.*)

Il faut pourtant rechercher les causes d'un mal qui s'aggrave chaque jour ; je ne puis m'empêcher de remarquer immédiatement que la plus grande faute incombe au contrôle des chemins de fer. En effet, on se demande vraiment à quoi sert le contrôle des chemins de fer.

M. Alexandre Zévaès. C'est un contrôle qui ne contrôle pas.

M. Régnier. On a vu, par hasard, dans des gares de l'Allier, et comme des météores qui passent sans s'arrêter, des contrôleurs du travail, mais, de mémoire d'employé, on n'a jamais vu d'ingénieurs du contrôle. Peut-être veulent-ils justifier leur désignation légale d'employés sédentaires, et c'est sans doute pour cette raison qu'on ne les voit jamais sur le réseau.

Jamais ou presque jamais, les ingénieurs ou les contrôleurs ne sont venus dans nos gares. Quand ils y viennent, ils procèdent d'une façon toute spéciale. J'ai dans mon dossier une brochure d'un ingénieur du contrôle qui déclare que ses contrôleurs ont l'habitude de se mettre en relations directes avec les employés du Paris-Lyon-Méditerranée et des autres compagnies. Je ne sais comment ils se mettent en relations directes, mais je sais comment ils procèdent chez nous. Ils s'installent dans le bureau du commissaire de surveillance ou du chef de gare, on placarde à la porte une petite affiche blanche informant les agents que le contrôleur du travail est là. Les employés sont appelés à venir réclamer contre leurs chefs sous l'œil de leurs chefs ; vous pouvez penser s'ils y viennent ! C'est comme pour le registre des dé-

un très long séjour dans la gare dans laquelle ils auront réclamé.

M. Lamendin. C'est comme si on leur demandait de se suicider.

M. Régnier. Donc le contrôle du travail n'existe que d'une façon absolument illusoire ; il fonctionne peut-être très bien dans les bureaux du ministère, mais pas du tout dans le pays.

M. Jean Bourrat. C'est un peu comme toutes les branches du contrôle.

M. Régnier. Evidemment, elles sont à peu près toutes dans les mêmes conditions. A quoi tient cet état de choses ? A trois causes : 1^o le mode de recrutement ; 2^o l'identité d'origine des chefs du contrôle et des chefs des compagnies ; 3^o la mauvaise répartition des agents.

A l'heure actuelle, les agents du contrôle se recrutent par simple décision ministérielle. Un conducteur des ponts et chaussées ou un ingénieur des ponts et chaussées est appelé subitement à passer du service des ponts et chaussées dans le service du contrôle des chemins de fer.

Il a jusqu'à ce jour très bien fait des ponts et des routes, mais il ne s'est jamais occupé des questions de chemins de fer. Il est appelé sans préparation spéciale à vérifier l'exploitation des chemins de fer et à contrôler les employés et chefs des compagnies de chemins de fer.

C'est un très mauvais procédé, évidemment. Le contrôleur ainsi nommé est très inexpérimenté et ne peut pas produire ce qu'il devrait produire. Il y a donc lieu, je crois, de changer radicalement le mode de recrutement du contrôle.

Pourquoi, n'établirait-on pas, comme dans certains corps, à tous les degrés de l'échelle, un concours permettant de recruter les agents d'une façon nette et déterminée et de constituer un corps absolument indépendant, n'ayant nulle attache, nulle communauté d'origine avec les chefs des compagnies.

M. Jean Bourrat. Voulez-vous me permettre d'ajouter que les cadres réglementaires comprennent, pour le contrôle financier permanent, soixante-cinq contrôleurs comptables et qu'à l'heure actuelle il n'y en a que cinquante-deux ou cinquante-trois en fonctions. Des concours auraient dû avoir lieu depuis longtemps, pour combler les vides, car c'est un des rares corps qui fassent exactement le contrôle qui leur est dévolu, bien que sa constitution un peu hybride paralyse son action.

On ne le complète pas, sans donner aucun motif, mais il est facile d'en comprendre la raison : il contrôle.

M. Régnier. Je disais que le deuxième défaut du contrôle était la communauté d'origine entre les ingénieurs du contrôle et ceux des compagnies. Il est certain qu'il est très difficile aux premiers, malgré leur bonne volonté, de se montrer réellement sévères vis-à-vis de ceux qui sont leurs camarades et leurs amis.

On a vu trop souvent malheureusement des permutations entre ingénieurs des ponts et chaussées et ingénieurs des compagnies, elles rendent encore plus difficile l'indépendance des ingénieurs du contrôle vis-à-vis des ingénieurs des compagnies. Il serait bon, je crois, de changer ce mode de recrutement, comme je l'indiquais à M. le ministre, et de faire des ingénieurs du contrôle des ingénieurs des ponts et chaussées.

communauté d'intérêt et d'origine avec les ingénieurs des compagnies. (*Applaudissements à gauche.*)

Le troisième point que je relève, c'est la mauvaise répartition des agents du contrôle. Voici comment se répartissent ces agents à l'heure actuelle. Il y a vingt-six contrôleurs des comptes vérifiant les dépenses des voies et des bâtiments qui se chiffraient, en 1901, à 449 millions, ce qui donnait, par agent, une vérification de 5,700,000 francs; quatorze contrôleurs vérifient les dépenses du matériel qui, en 1901, se sont élevées à 301,671,000 francs, ce qui donne, par agent, une vérification de 21,500,000 francs. Vous voyez la différence considérable entre la vérification opérée par les premiers et celle opérée par les seconds. Douze contrôleurs vérifient les recettes et les dépenses d'exploitation qui, en 1901, ont atteint le chiffre total de 4,721,391,393 francs, ce qui donne, par agent, 143,500,000 francs; et enfin vingt-trois contrôleurs du travail vérifient 237,146 employés, soit par agent 41,480 employés.

Et insistant sur ce dernier point, il est établi, dans le petit rapport qui nous a été envoyé par M. l'ingénieur en chef des agents du contrôle des chemins de fer, qu'il a été instruit, par les vingt-trois agents du contrôle du travail, 1,636 réclamations, soit une moyenne de 71,12 par agent. Ce n'est pas une moyenne considérable et cela justifie bien les observations que j'ai présentées à M. le ministre.

Messieurs, on dira peut-être, en présence de ces faits, que les réformes que je demande vont entraîner une augmentation de dépenses considérable. C'est probable, cela est même certain. Mais il ne faut pas considérer l'industrie des chemins de fer comme une industrie ordinaire. Il ne s'agit pas là de réaliser des économies, de faire des dépenses qui doivent être immédiatement récupérées par des augmentations de profits; il s'agit simplement d'organiser d'une façon raisonnable le fonctionnement des chemins de fer, puisque c'est la source principale de la richesse de notre pays, c'est le moyen de la développer.

Qu'il y ait une augmentation de dépenses, c'est possible. Mais les intérêts généraux la réclament, il faut renforcer l'outillage des lignes exploitées, perfectionner les méthodes d'exploitation et permettre ainsi à notre agriculture, à notre commerce et à notre industrie de soutenir la concurrence de plus en plus âpre de l'étranger, de vivre et de se développer.

Si le nécessaire est fait sans lésinerie et sans gaspillage, nous retrouvons, sous forme d'accroissements des produits nets ou d'excédents d'impôts la rémunération très large des améliorations qui auront été réalisées.

Et pour y arriver, je demande à M. le ministre des travaux publics, dont nous connaissons la bienveillance et la fermeté, de faire siennes les paroles que le 28 janvier 1902 prononçait un de ses prédécesseurs, M. Baudin. Il disait, en parlant des compagnies : « Je suis résolu à entamer une lutte inexorable, à me servir de tous les moyens non seulement de droit, mais d'autorité et de recourir à la force de l'opinion publique pour triompher enfin d'une résistance qui n'a que trop duré. » (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Bouveri. C'est la seconde journée que la Chambre consacre à la discussion des tarifs. Avant de discuter la question qui intéresse directement la

contrée que je représente; je tiens à m'associer aux discours qui ont été présentés par MM. Dauzon, Le Bail, Roch et spécialement notre collègue Régnier, qui a si bien fait connaître à la Chambre les vexations dont sont victimes les agriculteurs de sa contrée ainsi que les voyageurs et, notamment, les employés de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Dans la circonscription que je représente, il y a aussi deux gares principales qui ont toutes deux un service très chargé. Les employés formulent les mêmes plaintes que celles que M. Régnier vient de rappeler pour les gares de Moulins, Saint-Germain-les-Fossés et Vichy. Ils se plaignent du surmenage, ils n'ont pas un temps suffisant pour se reposer; les trains qui partent en retard sont très nombreux, surtout au départ de Chagny; le public s'en plaint amèrement. Tout cela amène des désaccords regrettables à tous les points de vue.

Ce qui me préoccupe le plus, c'est la question des transports. Je dis tout de suite que je me place à un autre point de vue que les précédents orateurs. M. Dauzon a parlé des fruits et primeurs qui doivent être transportés très rapidement à des prix de transport plus bas que ceux qu'ils subissent en ce moment, de manière à pouvoir lutter avec avantages contre les arrivages de l'étranger.

Le cas que je veux soumettre à la Chambre n'a rien de semblable; il s'agit d'une marchandise qui n'a aucun rapport avec celles dont on a parlé; il s'agit du transport des houilles de provenance, principalement des départements du centre et en particulier de Saône-et-Loire et de l'Allier.

Il y a deux ans et demi un tarif commun a été établi par les compagnies du Nord et de l'Est pour le transport des houilles afin de permettre à nos voisins du Nord et du Pas-de-Calais de lutter contre la concurrence étrangère, notamment contre les charbons anglais. Cette décision était sage, mais pas un seul instant nous n'avons compris pourquoi on a établi ce tarif spécialement pour le Nord et le Pas-de-Calais, en oubliant les contrées du Centre.

Lorsque nous avons discuté ici la loi réglementant le travail des mines, nos collègues de ce côté de la Chambre (*la droite*) se sont émus de la proposition Basly. On a dit : Si elle n'est pas appliquée par échelons, les mines peu riches, celles qui se meurent, seront appelées à disparaître parce qu'elles ne pourront pas supporter l'effet immédiat de la loi, leur matériel n'étant pas prêt à y résister. Eh bien, nous demandons à ceux de nos collègues qui s'élevaient alors contre notre proposition de tenir compte aujourd'hui de ce fait que les mines du Centre peuvent mourir bien plus sûrement par suite de l'application des tarifs qui les écrasent.

Nous comprenons très bien qu'on a aidé la contrée du Nord contre la concurrence des charbons étrangers, mais nous ne comprenons pas que les compagnies qui appliquent leurs tarifs avant de les soumettre à l'homologation du ministre, ne tiennent pas compte de l'ensemble du pays minier. Nous voyons actuellement les charbons du Nord et du Pas-de-Calais venir jusque chez nous, ainsi que le charbon anglais, à un prix inférieur à celui auquel nous pouvons livrer.

Ainsi le conseil municipal d'une des principales villes de ma circonscription vient de passer un marché de charbon avec la compagnie de Béthune, à 2 francs

par toute meilleur marché que celui de Montceau qui est à 50 kilomètres seulement de cette ville.

M. Germain Pèrier. C'est parfaitement exact.

M. Bouveri. Vous comprenez que nous nous sommes inquiétés d'une semblable situation. C'est la mort pour ces mines, comme le disait M. de Ramel en parlant de celles du Gard, notamment la Grand'-Combe. Ces tarifs, dont l'application l'inquiétait, m'inquiètent au même titre. Il y a chez nous des mines qui pourraient augmenter leur production si on leur accordait des transports aussi bienveillants que ceux dont bénéficient le Nord et le Pas-de-Calais.

Certaines mines en effet que nous avons la mission de défendre n'ont peut-être pas un matériel moderne ; elles ne peuvent pas avoir un rayon d'action aussi étendu que d'autres mieux outillées. Mais par le fait de l'application de ces tarifs nouveaux, celles mêmes qui pourraient se développer sont dans l'obligation de remercier du personnel, parce qu'elles sont dans l'impossibilité non seulement d'étendre leur clientèle mais de maintenir l'ancienne.

Quand on fait des tarifs, il faut envisager l'ensemble du pays ; les départements du Centre sont industriels comme le Nord et le Pas-de-Calais, et M. le ministre des travaux publics a le strict devoir d'examiner la situation que les compagnies nous ont volontairement créée au profit d'une région de la France et surtout de l'étranger. Nous payons nos impôts comme on les paye dans le Nord et ailleurs et il me semble que nous avons droit aux mêmes avantages et à la même sollicitude des pouvoirs publics.

Or, actuellement, les houilles du Centre pour un trajet de 180 kilomètres paient 9 fr. 30 par tonne, et celles du Nord et du Pas-de-Calais, pour un parcours de 300 kilomètres, paient également 9 fr. 30. Avec une telle différence, comment voulez-vous que nous puissions maintenir nos positions ? Nous ne pouvons lutter ni contre les charbons anglais, que nous avons à redouter comme les autres, ni contre les charbons allemands, qui ne nous menacent pas moins, et nous sommes même dans l'obligation de vous demander protection contre des charbons français, et tout cela par la faute d'un ministre qui n'a pas voulu voir, bien qu'il ait été prévenu à temps.

Il y a une vingtaine d'années, dans notre région, nous avions notre clientèle du côté de la Suisse ; les charbons allemands nous ont remplacé de ce côté ; et lorsque les mines de l'Allier, c'est-à-dire celles de Commentry, qui étaient les plus importantes de l'Allier, commençant à s'épuiser, ont fléchi, nous avons pu les remplacer dans le département du Cher, où nous avions reconquis une certaine clientèle. Actuellement, par le fait des tarifs qui nous sont imposés, nous voyons les charbons du Nord et les charbons allemands venir encore prendre notre place dans ce département, ainsi que dans celui de la Meuse.

Dans ces conditions, nous sommes réduits à envisager pour nos populations un avenir de misère effroyable ; et le matériel minier, installé à grands frais par les compagnies, ne servira bientôt à rien, si vous n'y prenez garde.

On va vous soumettre, monsieur le ministre, si ce n'est déjà fait, plusieurs tarifs ; les compagnies établissant les tarifs portant les mentions suivantes : Paris-Orléans-Nord, Nord-Paris-Orléans et Paris-Orléans-Paris-Lyon-Méditerranée. Il me semble,

qu'avant de signer les modifications qui vous seront soumises, vous avez le devoir de dire à ces compagnies : Je veux bien homologuer ces tarifs, mais à la condition que vous mettiez fin aux abus d'autorité que vous n'avez cessé de commettre depuis un certain temps, en cherchant à faire prospérer une partie du pays, à en appauvrir par contre une autre.

Nous sommes tous citoyens français et nous avons tous, monsieur le ministre, droit aux mêmes égards de la part du Gouvernement dont vous êtes membre. On pourrait, nous semble-t-il, étudier un tarif général intérieur profitable à tous, et qui permit à toutes les régions minières de France d'arriver au moins à fournir à la consommation française du charbon français et à ne pas mettre les consommateurs de notre pays dans l'obligation de faire venir chaque année de l'étranger les 17 ou 18 millions de tonnes de houille que nos mines ne produisent pas mais qu'elles pourraient facilement produire.

On dit sans cesse dans la Chambre et dans le pays que si les compagnies minières ont perdu leur clientèle, la faute n'en est pas à elles, mais aux mouvements incessants des mines, à leurs grèves successives. Je crois qu'à l'heure actuelle on peut considérer qu'à ce point de vue la paix règne dans notre pays d'une façon stable. Je crois que les mineurs n'ont pas pour le moment l'intention d'interrompre le travail et que, d'accord avec leurs ouvriers, les compagnies tiennent à une stabilité aussi longue que possible, mais il faut leur donner les moyens de conserver cet état de choses. On ne comprend pas, dans notre pays, qu'on établisse des tarifs profitant à une partie du pays au détriment de l'autre.

Il est pénible de voir certains centres houillers écrasés par l'application de ces tarifs ; vous comprendrez la nécessité qu'il y a, je l'espère, de faire cesser la triste situation qu'on nous a volontairement créée. Dans nos pays du centre, vous savez que nous ne sommes pas absolument industriels comme les contrées du Nord, mais il y a des mines, comme Montceau, comme la Chapelle-sous-Dun et Montchanin-les-Mines ; puis à côté, cette grande usine métallurgique du Creusot, qui constituent des centres dont l'activité fait vivre toute la région qui les environne, l'agriculture, la viticulture, etc... Or, du fait que nous n'avons pas pu conserver notre clientèle, les compagnies minières remercient leur personnel parce qu'elles seront dans l'impossibilité de l'employer ; la population ouvrière sera obligée de s'expatrier et de ce fait les agriculteurs, les viticulteurs, les commerçants qui sont installés dans le pays verront leurs affaires périliter et seront bientôt ruinés.

Telle est la situation qui se produira par la faute d'un Gouvernement qui n'a pas voulu voir clair.

Déjà l'année dernière j'avais appelé ici même l'attention du ministre des travaux publics sur la même question et M. Maruéjols, Ministre d'alors, me répondait : « Soyez sans inquiétude ; la question que vous me posez m'intéresse tout particulièrement, parce que le département de l'Aveyron que je représente est également compris dans la zone que vous indiquez. C'est que le tarif n° 107 nous touche de très près nous aussi. »

M. Maruéjols, lorsqu'il a homologué ce tarif nouveau dont nous nous plaignons, a bien pensé à son département ainsi qu'à celui de la Loire. Mais — et M. le ministre pourra me renseigner — on a dû ne

plus appliquer strictement ledit tarif dans ces départements tandis que pour nous on n'a rien fait. Les départements de Saône-et-Loire et de la Loire sont restés à l'état de départements-tampons ; nous subissons toujours l'ancien tarif qui nous met dans l'obligation de payer pour nos transports de houille 23 p. 100 de plus que les charbons du Nord.

Je crois qu'il y a là une inégalité.

M. Eugène Réveillaud. Il aurait fallu que le ministre des travaux publics fût choisi parmi les députés de Saône-et-Loire. (*On rit.*)

M. Bouveri. Nous n'aurions peut-être pas à nous en plaindre ; nous y avons un ministre maintenant, seulement il n'est pas à la tête des travaux publics. Mais si nous n'avons pas actuellement encore un ministre des travaux publics parmi les députés de Saône-et-Loire, je crois que le ministre des travaux publics actuel est homme à nous donner satisfaction ; non pas qu'il aille jusqu'à nous traiter sur le même pied, ni à nous donner les mêmes satisfactions que pour le Nord, mais tout au moins pourra-t-il plaider notre cause auprès des compagnies de chemins de fer et nous donner les moyens de nous défendre.

M. le président. Un ministre, d'ailleurs, représente la France toute entière. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bouveri. Précisément, et je trouve très mauvais que les compagnies soumettent à son homologation des tarifs qui ne sont faits qu'au profit d'une contrée sans qu'on tienne compte de l'autre. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Je sais bien que M. le ministre pourra me dire peut-être que notre région est moins productive, que nous donnons moins de trafic aux compagnies. Mais si nous donnons moins de trafic aux compagnies, moins de houille à transporter, en sommes-nous pour cela moins méritants ? Doit-on par ce fait même, ne pas nous donner les moyens de continuer à faire la même extraction ? Au contraire, on doit chercher par tous les moyens possibles à donner à nos mines, qui ont besoin de se développer aussi, les moyens non seulement de maintenir notre clientèle et une extraction égale, mais encore de les augmenter, car pour pouvoir occuper des ouvriers en plus comme je l'ai dit, nous payons les mêmes impôts que les autres, et nous avons droit aux mêmes égards.

D'autre part, les actionnaires peuvent également tenir le même langage, s'ils le veulent, parce que leurs intérêts sont réciproques. Si les actionnaires des mines se préoccupent moins que nous de cette situation, c'est qu'ils savent fort bien — et nous le savons tous aussi bien qu'eux — qu'ils ne sont pas seulement actionnaires des mines des départements du Centre ; ils sont encore actionnaires des mines du Nord ; en un mot, de toutes les compagnies où se fait l'exploitation.

On s'explique aussi qu'ils tiennent ce langage : Après tout, si les actions baissent de ce côté, nous aurons toujours l'assurance de les voir augmenter de l'autre et nous toucherons toujours les mêmes bénéfices.

Mais la population ouvrière et commerciale ne tient pas le même raisonnement. Elle vit dans un pays où elle a son crédit courant, où habite sa famille, où reposent ses défunts ; en un mot, elle est stable et elle tient à rester dans le pays qui l'a vu naître.

C'est pourquoi, j'estime que le Gouvernement doit se préoccuper sérieusement de cet état de choses ; il

doit prendre notre défense en toutes les occasions. D'ailleurs, j'ai déposé à cet égard un projet de résolution dont M. le président de la Chambre voudra bien donner lecture.

Il nous est impossible de continuer à vivre dans les conditions qui nous sont faites ; nous ne pouvons plus lutter efficacement ; c'est en vain que nous nous débattons, nous sommes concurrencés de tous les côtés : comme je le disais, nous avons maintenant à compter avec les charbons allemands qui viennent jusqu'à Dijon.

Je me demande si la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée n'aurait pas intérêt à nous donner la diminution des tarifs que nous lui demandons. Pour ma part, je crois qu'elle a tort de ne pas nous donner satisfaction. Où prend-elle les charbons allemands ainsi que ceux du Nord ? Elle les prend peut-être à 40 ou 45 kilomètres de Dijon, à Is-sur-Thil. Elle devrait comprendre que plus elle facilitera le transport de nos charbons, plus notre industrie nationale se développera.

Nous prévoyons l'objection qu'on fera : On dira que les concessionnaires des mines ne peuvent pas satisfaire à la consommation de toute notre contrée, qu'ils ne peuvent pas fournir le combustible dont elle a besoin. C'est une erreur, les ouvriers mineurs ne travaillant pas dans nos contrées sont assez nombreux, et le matériel que vos compagnies possèdent est assez puissant pour augmenter la production et la mettre en rapport avec la consommation.

Les gisements houillers français peuvent satisfaire aux besoins de la consommation française. Il importe de veiller sur toutes les propositions de transformations qu'on présentera à votre administration et d'examiner si tous les concessionnaires auront les moyens de fournir à la consommation française les charbons qui lui sont nécessaires, afin de ne plus placer nos industriels dans l'obligation d'acheter des charbons étrangers, pendant que tant d'ouvriers mineurs français sont inoccupés. N'oubliez pas que personne ne doit souffrir, surtout dans la corporation minière, attendu que vos concessionnaires ne produisent pas tout le combustible nécessaire à la consommation de notre pays.

Sous le bénéfice de ces observations, je dépose entre les mains de M. le président, avec une demande de scrutin, un projet de résolution que M. le ministre des travaux publics, j'en suis persuadé, voudra bien accepter. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Le projet de résolution est ainsi conçu :

« La Chambre invite le ministre des travaux publics à ne plus homologuer aucun tarif relatif au transport des houilles, si ce taux ne donne pas satisfaction à toutes les contrées minières ou industrielles.

» Elle l'invite, en outre, à négocier avec les compagnies pour que celles-ci présentent le plus tôt possible un tarif spécial pour le centre de la France, et notamment pour les départements de Saône-et-Loire et de l'Allier.

» Ce tarif devrait être de 12 p. 100 au-dessous de celui qui est en vigueur actuellement pour le transport des houilles des départements cités au deuxième paragraphe. »

Le vote sur ce projet de résolution viendra au chapitre 47.

Ce texte porte les signatures de MM. Bouveri, Allard, Chauvière, Paul Constans, Jules Coutant (Seine), Dejeante, Delory, Dufour, Meslier, Piger, Sembat, Thivrier Vaillant et Walter.

La parole est à M. Germain Périer.

M. Simonet. J'étais inscrit auparavant, monsieur le président, mon inscription remonte à trois jours.

M. Germain Périer. J'ai demandé la parole après mon collègue M. Bouveri, parce que je traite la même question.

M. le président. Monsieur Germain Périer, vous parlez bien à votre rang d'inscription, puisque vous êtes d'accord avec M. Zévaès et que les tours de parole sont intervertis. Il y a peut-être confusion. La discussion, en ce moment, porte sur l'ensemble des chapitres relatifs aux conventions et garanties d'intérêts; les orateurs inscrits sur l'ensemble doivent avoir la parole et c'est actuellement M. Germain Périer, puis M. Zévaès et ensuite ceux qui se sont fait inscrire.

M. Germain Périer. Messieurs, j'ai à présenter de très courtes observations relativement au tarif n° 107.

Ce tarif cause un préjudice considérable non seulement aux houillères de Montceau-les-Mines qui sont les plus importantes de notre département mais il a atteint également de façon très grave les houillères d'Epinaç situées dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter.

Depuis l'homologation de ce tarif n° 107, un grand nombre de localités dans lesquelles nous expédions autrefois nos produits houillers s'alimentent aujourd'hui auprès des houillères du Nord et même auprès des houillères de Belgique, au grand détriment de notre industrie et de nos ouvriers.

Ce tarif commun a été passé entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, la compagnie de l'Est et la compagnie du Nord, et, grâce à ce tarif, les localités situées dans les environs du département de Saône-et-Loire voient arriver aujourd'hui sur leurs marchés les houilles du Pas-de-Calais, du Nord et même de la Belgique, et cela à des prix bien inférieurs à ceux que nous pouvons consentir. D'où, comme l'expliquait un de nos collègues, un grand préjudice pour toutes les populations que nous avons l'honneur de représenter.

Permettez-moi de vous expliquer en quelques mots dans quelles conditions ce tarif fut homologué par M. le ministre des travaux publics.

Il fut homologué au moment des grèves de Montceau-les-Mines et du département de la Loire. On s'est inquiété au ministère de la consommation du charbon dans la région lyonnaise. Et, comme on ne prévoyait pas la fin de la grève on supposait que le charbon pourrait manquer longtemps dans nos pays de production; on a fait dans ces conditions un tarif spécial pour amener à Lyon et aux environs les charbons qui viennent du Nord.

Ce tarif a produit un effet diamétralement opposé à celui auquel on pensait. Lorsque les grèves de Montceau-les-Mines et du département de la Loire ont cessé, il s'est trouvé que tous les centres de production étaient alimentés de charbons du Nord, de sorte que la reprise du travail n'a pas pu s'effectuer dans les conditions que l'on espérait.

Les débouchés étaient fermés, on ne trouvait pas de clients et il n'est pas étonnant que, pendant longtemps, les houillères n'aient pas pu reprendre, après

la reprise du travail, l'activité qu'elles avaient précédemment. Vous voyez que le tarif n° 107, fait au profit de la région lyonnaise, n'a en réalité profité à personne et a porté un tort considérable aux centres de production que nous avons l'honneur de représenter.

Le département de la Loire a protesté avec la plus grande énergie contre ce tarif. Les houillères de Saint-Etienne étaient atteintes aussi bien que les nôtres. Il faut croire que les représentants du bassin de la Loire sont plus influents que ceux du bassin de Saône-et-Loire, car le département de la Loire a obtenu satisfaction. Aujourd'hui ce tarif commun n'est plus applicable au département de la Loire; de sorte que nous voyons nos voisins avoir leur situation améliorée — et nous ne nous en plaignons pas — tandis que nous sommes dans la même situation qu'autrefois. A quoi cela tient-il? D'après les renseignements qui m'ont été donnés, je crois que cela tient à la composition du comité des chemins de fer. Il y a des sénateurs du département de la Loire, membres de ce comité, qui ont défendu les intérêts de leur région, tandis que les nôtres ne l'ont pas été, parce que notre département n'y a pas de représentant. Le département de la Loire a donc obtenu pleine satisfaction, tandis que nous, nous sommes toujours dans la même situation.

J'estime, messieurs, que cette situation ne peut pas durer. Les tarifs du Nord, comme vous l'a expliqué M. Bouveri, sont de véritables primes à l'exportation. La ville de Châlons-sur-Saône, située à quelques kilomètres d'Epinaç et de Montceau-les-Mines, est alimentée aujourd'hui par les charbons du Nord.

Tout à l'heure, on comparait les prix. Malgré l'impatience que je vois se manifester sur la figure de M. le président de la commission du budget (*On rit.*) je demande à la Chambre quelques instants encore de sa bienveillante attention. (*Parlez!*) J'ai presque terminé; mais la question est tellement importante pour nos localités que je suis obligé d'insister, d'autant plus que si je ne donnais pas maintenant ces explications à la Chambre, je me demande à quel moment je pourrais les lui fournir. (*Très bien! très bien! — Parlez!*)

Le transport des houilles du Nord coûte 9 fr. 30 pour un trajet de 300 kilomètres; tandis que le transport des houilles d'Epinaç revient au même prix pour un parcours de 480 kilomètres.

Le prix de transport de nos produits est donc presque le double du transport des produits du Nord.

Nous avons toute une clientèle qui nous a abandonnés. Ce sont les villes qui sont situées dans la partie nord du réseau Paris-Lyon-Méditerranée : Avallon, Dijon, Besançon, Belfort qui s'adressent momentanément ailleurs! elles ne peuvent plus s'alimenter chez nous et elles vont acheter le charbon dans les houillères du Pas-de-Calais et de Belgique. Cet état de choses doit cesser.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée elle-même y est intéressée, car ces houilles qui viennent du Nord n'empruntent le rail de cette compagnie que sur une très petite distance: pour aller à Belfort quelques kilomètres seulement, de même pour Dijon et pour Besançon. Je crois donc que l'intérêt de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est le même que le nôtre.

Je me résume. Nous demandons la suppression du tarif commun. Si on ne veut pas supprimer ce tarif, je demande qu'on fasse une remise de 15 à 20 p. 100 sur le prix des transports dans les localités dont je viens de parler : Vesoul, Gray, Besançon, Dijon et dans les autres villes situées dans la même région.

Voilà les observations que j'avais à présenter.

Avant de terminer, vous me permettrez d'ajouter que j'ai l'honneur de représenter les houillères d'Epinac.

Dans cette localité, il n'y a jamais eu de grève : l'accord le plus complet existe entre le capital et le travail. Les ouvriers sont des gens laborieux qui s'acquittent de leur mission avec le plus grand dévouement. D'un autre côté, la direction de la mine a fait de grands sacrifices : c'est une des rares mines où les ouvriers participent aux bénéfices. (*Très bien ! très bien !*)

Je crois que c'est une mine à encourager, d'autant plus que, par une heureuse initiative, la compagnie vient de faire foncer un nouveau puits, dans lequel on vient de découvrir une couche épaisse de charbon.

Vous devez encourager cette exploitation, qui amènera la prospérité de toute notre région de l'Autunois, si déshéritée, et qui subit une crise commerciale et industrielle intense.

Voilà pourquoi, messieurs, je me permets d'insister ; d'autant plus que nous sommes dans une situation spéciale ; nous n'avons pas, comme à Montceau, que représente M. Bouveri, le canal du Centre pour transporter à bon marché nos marchandises ; nous n'avons qu'un chemin de fer. Je demande donc à M. le ministre de vouloir bien accueillir avec bienveillance les observations que j'ai présentées, me ralliant à l'ordre du jour proposé par M. Bouveri et que la Chambre, je le sùpère, voudra bien adopter. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bouveri. J'ai omis tout à l'heure de faire remarquer à M. le ministre des travaux publics que, dans les propositions qui vont lui être soumises par les compagnies, il s'agit d'un ensemble de tarifs ainsi conçu : Paris-Orléans-Nord, Nord-Paris-Orléans et Paris-Orléans-Paris-Lyon-Méditerranée, et que le bassin de Saône-et-Loire n'est pas compris dans ces nouvelles propositions ; ces nouveaux tarifs seront seulement profitables à d'autres houillères de France et le département de Saône-et-Loire va se trouver complètement à l'état de département-tampon, j'ajouterai même qu'il va se trouver sacrifié.

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

M. Simonnet. Messieurs, après notre honorable collègue M. de Ramel qui, à la séance du 10 courant, appelait l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation défavorable faite au bassin houiller du Gard par la concurrence, de plus en plus redoutable, des charbons anglais et allemands, et lui demandait de négocier, d'imposer au besoin, à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée une diminution des tarifs de transport de la houille du bassin du Gard sur Marseille, après notre honorable collègue M. Bouveri, qui vient de signaler à M. le ministre des travaux publics une situation analogue faite aux charbons de Saône-et-Loire et de l'Allier par les tarifs que leur appliquent et par ceux que se préparent à leur appliquer les compagnies intéressées, la Chambre et M. le ministre me permettront-ils de leur signaler, à mon tour, très brièvement, les tarifs, tout

de faveur, accordés par la compagnie d'Orléans, aux charbons anglais, dont elle assure et développe ainsi la pénétration, par Saint-Nazaire, dans les régions de la Touraine et du Vendômois, notamment, et qui font, à la faveur de ces tarifs, une concurrence désastreuse aux houillères du bassin d'Ahun, dans la Creuse, voisines de celles de l'Allier, et dont Lavaveix est le centre d'exploitation.

L'examen du tarif P. V. n° 7, de la compagnie d'Orléans, en vigueur depuis le 28 janvier 1904, fait, en effet, ressortir les prix suivants, appliqués aux charbons anglais, d'une part, et aux charbons d'Ahun, d'autre part :

De Saint-Nazaire à Tours. — Charbons anglais, 5 fr. 75 la tonne ; distance, 264 kilomètres.

De Lavaveix à Tours. — Charbons français, 6 fr. 50 la tonne ; distance, 242 kilomètres, c'est-à-dire 75 centimes de moins, par tonne, pour les charbons anglais, qui ont cependant 49 kilomètres à parcourir de plus sur les rails de la compagnie.

De Saint-Nazaire à Vendôme. — Charbons anglais, 7 fr. 75 la tonne ; distance, 322 kilomètres.

De Lavaveix à Vendôme. — Charbons français, 8 fr. 80 la tonne ; distance, 311 kilomètres, c'est-à-dire 1 fr. 06 de moins par tonne, pour le charbon anglais qui cependant a à parcourir 41 kilomètres de plus.

Et, bien entendu, ce que nous constatons pour Tours et Vendôme, s'applique, également, à toutes les localités de la région, situées à distance à peu près égale des deux gares expéditrices, Saint-Nazaire et Lavaveix.

C'est donc une prime de près de 1 fr. en moyenne, par tonne. C'est tout le bénéfice, si ce n'est même pas plus que tout le bénéfice, auquel peuvent aspirer les compagnies exploitantes. L'on aurait pu penser que c'était aux charbons français du centre, dont l'ouest de la France et la vallée de la Loire sont les débouchés normaux, que cette prime devrait aller tout naturellement.

Eh bien ! non ! C'est aux charbons anglais qu'elle va ! Comment lutter dans de pareilles conditions contre la concurrence étrangère ? Et, comme l'ont dit excellemment les précédents orateurs, à quoi pourraient servir les tarifs de douanes, les encouragements de toutes sortes réclamés en faveur de nos industries françaises si les combinaisons de tarifs des chemins de fer détournent les courants commerciaux au profit de la concurrence étrangère, ferment les débouchés sur lesquels nos grandes industries régionales devraient pouvoir compter ? (*Très bien ! très bien !*)

Pendant un certain temps, l'on avait paru à la compagnie d'Orléans et au ministère des travaux publics, dédaigner un peu moins les intérêts des houillères françaises : dans le cas que je soumetts à la Chambre, le tarif P. V. n° 7, de 1897, appliquait le même chiffre de 6 fr. 50, aux houilles à destination de Tours, qu'elles vinssent de Saint-Nazaire ou de Lavaveix ; c'était, au moins, la balance égale, si l'on néglige les 19 kilomètres de plus qu'ont à parcourir les houilles anglaises sur le réseau ; déjà, il est vrai, dès 1897, pour la destination de Vendôme, les charbons de Lavaveix payaient 30 centimes de plus, par tonne, pour un parcours moindre que les charbons anglais.

En 1904, les tarifs n'ont pas bougé pour les charbons de Lavaveix ; ils ont diminué, par contre, dans

la lourde proportion que je vous ai indiquée, pour les charbons anglais.

C'était d'ailleurs, à prévoir : l'intérêt, l'intérêt immédiat, tout au moins, de la compagnie d'Orléans, est d'obtenir un trafic de pénétration de plus en plus intense, des ports dans l'intérieur de son réseau ; les charbons du centre, pour en chasser les charbons anglais de plus en plus menaçants — les charbons allemands viennent aussi à la rescousse — ont besoin au contraire, de tarifs favorables, en tous cas au moins égaux, de pénétration dans l'Ouest et la vallée de la Loire. Comment la compagnie pourrait-elle hésiter ? Ce seront ses intérêts immédiats qu'elle sauvegardera ; tant pis pour les industriels et les ouvriers français !

A ce sacrifice, il est vrai, des intérêts de nos industriels et de nos ouvriers, il faudra le consentement, la signature du ministre des travaux publics.

Qu'à cela ne tienne ! Le ministre consentira ; il signera.

Et personne, aux travaux publics, personne au comité consultatif des chemins de fer, n'a soulevé la moindre objection à ce tarif de 1904, qui a été homologué par le ministre après avoir été revêtu du visa de l'inspecteur principal du contrôle, M. Devesly, et qui fonctionne aujourd'hui, au plus grand dommage du développement de notre industrie minière, au plus grand dommage aussi des ouvriers du bassin d'Ahun que, demain, le chômage peut menacer.

Et voilà comment on rend de plus en plus difficile la lutte de nos houilles contre les houilles étrangères, en faussant volontairement, et à leur détriment, l'un des éléments essentiels du marché : le prix de revient du transport kilométrique.

Nous sommes convaincus, monsieur le ministre, que vous saurez mieux défendre les intérêts nationaux et régionaux qui vous sont confiés, et que par un usage plus ferme et plus réfléchi de votre droit d'homologation des tarifs nouveaux, vous obtiendrez l'amélioration des tarifs actuellement en vigueur, lorsqu'ils sont, surtout, comme ceux que nous vous signalons, si évidemment préjudiciables aux intérêts de l'industrie française. (*Très bien ! très bien !*)

Pourquoi, d'ailleurs, ne dirai-je point toute ma pensée : Vous pouvez, monsieur le ministre, plus et mieux encore. Aux puissances d'argent, il faut parler le langage qu'elles comprennent le mieux, s'il n'est point le seul qu'elles comprennent. (*Très bien ! très bien ! très bien ! à l'extrême gauche et sur divers bancs à gauche.*)

Or, à se montrer si peu soucieuses de la protection de notre travail national, si naturellement disposées, semble-t-il, au contraire, par la vue étroite et exclusive du gain immédiat, à encourager la concurrence étrangère jusqu'au cœur de notre pays ; à opposer, trop souvent — c'est un autre point de vue — et je pourrai vous en citer un exemple avec toute la représentation de la Creuse, monsieur le ministre, — une trop évidente mauvaise volonté au développement de notre réseau de voies ferrées, surtout lorsque les lignes nouvelles sont réclamées par des populations pauvres, et doivent traverser des régions que le progrès agricole et industriel n'a pu encore transformer, précisément à cause de l'absence ou de la rareté des voies de pénétration et des débouchés ; à s'immobiliser dans la routine, pour la vitesse et le matériel, surtout sur les lignes secondaires ; à accabler leur

petit personnel d'un travail excessif et d'une responsabilité, par cela même toujours grandissante, par la réduction des emplois ; à persister, enfin, dans l'infinie variété, dans la prodigieuse contradiction de leurs tarifs spéciaux, au lieu d'en proposer, elles-mêmes, l'unification rationnelle, les compagnies courent le risque, et c'est ce qu'il faut savoir leur dire, de voir avant peu l'opinion publique s'émouvoir enfin, ainsi que ceux-là mêmes des membres du Parlement qui sont arrivés ici, sans engagements, sans parti pris non plus, sur la grave question du rachat. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs. — Mouvements divers.*)

C'est que certaines questions mûrissent terriblement vite, chez nous, depuis quelque temps. Celle du rachat pourrait bien être du nombre. Que les compagnies y songent, et, si elles doutent qu'elles demandent à Rome, à moins qu'elles ne préfèrent le demander à notre nouveau président du conseil — pour être tout à fait juste, elles pourraient aussi, d'ailleurs le demander à l'ancien — comment certaines solutions, considérées longtemps comme irréalisables — ou lointaines, en tous cas, arrivent un jour à s'imposer comme des « nécessités inéluctables » . . .

M. Jean Bourrat. Celle-là en est une !

M. Simonet....suivant la forte parole de M. Bienvenu-Martin, votre collègue aux cultes.

Qui sait ? pareille consultation serait peut-être, pour les compagnies, le commencement de la sagesse, le commencement aussi d'un patriotisme tardif, mais encore profitable. (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Gauthier, ministre des travaux publics. Messieurs, il ressort de la discussion instituée à cette tribune que tout ne va pas pour le mieux ou plutôt que tout va mal dans la tarification des charbons.

La vérité économique serait dans l'unification des tarifs. (*Très bien ! très bien !*) Mais je craindrais que les bassins les plus pauvres n'eussent à souffrir de ce régime. A l'heure qu'il est je fais examiner par les soins du service du contrôle si, à défaut de cette unification immédiate sur l'ensemble du territoire, il ne serait pas possible d'aboutir à des remaniements s'appliquant à des groupements régionaux, de manière à établir un équilibre normal entre les prix des différents bassins houilliers, sur les points où ils peuvent se faire concurrence. C'est vers ce but que tendent mes efforts.

Que M. Simonet soit bien certain que j'userai de toute mon influence auprès des compagnies pour les amener à nous donner satisfaction, au moins en grande partie.

Dans tous les cas, la Chambre est saisie d'un projet de résolution qui présente un grand inconvénient. Dans sa première partie, il m'invite à ne plus homologuer de tarif ; dans la deuxième partie, il m'invite à en homologuer de nouveaux. Ces deux parties sont contradictoires.

Je demande aux auteurs du projet de résolution de me faire confiance et de retirer ce projet. Si, dans un délai que je fixerai, par exemple à six mois, la plus grande satisfaction possible n'est pas donnée, je serai moi-même le premier à vous demander le vote de ce projet de résolution. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. le président. Pour ne pas couper la discus-

sion de cette question, plusieurs orateurs ont bien voulu laisser passer avant eux des collègues qui n'étaient pas inscrits.

M. Charpentier n'a que quelques observations à présenter et la question sera terminée. Je donnerai ensuite la parole à tous les orateurs qui l'ont demandée.

La parole est à M. Charpentier.

M. Charpentier. Sans vouloir contredire les observations présentées par M. Bouveri relativement aux modifications qu'il peut y avoir lieu d'apporter au tarif n° 107, en ce qui concerne les départements du Centre, je tiens à indiquer brièvement la portée de celles qui ont été introduites à ce tarif au regard du département de la Loire. On a procédé dans la circonstance non pas précisément afin d'accorder une faveur à la Loire, comme on l'a dit à tort, mais pour assurer en réalité à cette région une situation un peu moins désavantageuse.

Mes collègues de la députation et moi-même avons eu mainte fois l'occasion d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur l'infériorité économique dans laquelle se trouvait notre département par suite de l'élévation exagérée des tarifs de transport. C'est en grande partie pour cette raison qu'il avait été jugé nécessaire de préconiser la construction d'une voie navigable, dite canal de jonction de la Loire au Rhône. Ce canal a même été classé dans le programme des travaux concernant les voies navigables établi par le gouvernement de M. Waldeck-Rousseau en 1901. En attendant la réalisation de ce projet, retardé par l'importance des dépenses qu'il nécessiterait, nous nous sommes préoccupés de réclamer tout au moins une compensation au point de vue des conditions de transport de façon à ne plus placer les industries de la Loire dans une situation d'infériorité trop marquée en comparaison des régions de notre pays qui possèdent des voies navigables.

C'est dans ce but qu'ont été demandées et obtenues quelques légères modifications au tarif n° 107. Ces modifications n'ont dès lors pas d'autre caractère qu'un acte de justice encore très insuffisant et très relatif.

Puisque M. le ministre nous a fait connaître son intention d'étudier un nouveau système de tarifs tendant à établir une certaine harmonie pour le coût des transports par voie ferrée, en tenant compte des intérêts industriels et commerciaux et des conditions de production des différentes régions, je prends acte de cette importante déclaration, et sans discuter la question de savoir dans quelles conditions on devra homologuer les tarifs dont il s'agit, j'espère que le Gouvernement tiendra un compte sérieux des indications qui résultent des vœux émis à maintes reprises, par les chambres de commerce, les chambres syndicales et le conseil général du département de la Loire, au sujet de la nécessité de ne pas faire aux cités industrielles de la Loire une situation absolument inférieure vis-à-vis d'autres régions plus privilégiées au point de vue de la facilité et de la modicité des transports — de celles notamment du Nord et du centre qui ont pu maintenir ou acquérir une prospérité économique particulière, grâce aux voies de communication par eau dont elles sont utilement et largement dotées. *(Très bien ! Très bien !)*

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

M. Alexandre Zévaès. Messieurs, je me propo-

sais d'appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation qui est aujourd'hui faite par les compagnies de chemins de fer aux ouvriers et employés de chemins de fer, mais mon excellent collègue M. Régnier a tout à l'heure produit à la tribune une démonstration trop nette et trop vigoureuse pour que je cherche à la compléter. Il a montré très justement comment les arrêtés pris en 1900 et 1901 par M. Baudin, alors ministre des travaux publics, étaient à peu près quotidiennement violés et comment toutes ces violations s'accomplissaient avec la complicité du service du contrôle qui fermait les yeux sur elles.

Je n'insiste pas et j'espère que M. le ministre voudra bien prendre des mesures pour veiller à l'exécution stricte et rigoureuse des mesures encore trop rares prises en faveur d'une corporation d'ouvriers et d'employés qui ont une énorme responsabilité et qui sont de plus en plus écrasés par un surmenage excessif.

Cette question d'ordre général tranchée, je voudrais appeler l'attention de M. le ministre — et j'aborde maintenant une question d'intérêt régional — au nom de nos collègues républicains de l'Isère, MM. Buyat, Chanoz, Chenavaz, Rajon et Plissonnier, et au nom de notre collègue des Hautes-Alpes, M. Euzière et en mon nom personnel, sur l'état présent du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure et sur la nécessité qu'il y a de prolonger jusqu'à Gap, par Corps et le Valbonnais, cette ligne d'intérêt général.

Il y a seize ans, messieurs, que cette question est à l'étude. En 1899 une commission fut nommée pour examiner s'il y avait véritablement utilité publique à l'exécution de ce projet. Après enquête, la commission s'est prononcée favorablement; toutes les municipalités de la région ont émis un avis favorable; enfin, les populations de l'Isère et des Hautes-Alpes ont formulé en faveur de ce projet des pétitions; dernièrement enfin notre collègue, M. Laureçon, au nom des députés et sénateurs des Hautes-Alpes, saisissait M. le ministre des finances d'un mémoire sur la question.

Nous avons pensé, il y a quelques mois, que ce projet, depuis si longtemps attendu, était sur le point d'être réalisé à la suite de l'accord intervenu entre le ministère des travaux publics d'une part, et d'autre part M. Noblemaire, directeur de la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

Si je ne me trompe, aux termes de cette convention, cette compagnie avançait à l'Etat la somme de 10 millions nécessaire à la construction de cette ligne qui devait être construite et exploitée par l'Etat. L'accord qui avait été si long à se faire était donc réalisé, et il ne manquait plus que la ratification des deux ministères intéressés, travaux publics et finances, pour que le projet fut déposé sur le bureau de la Chambre et voté au cours de la session parlementaire annuelle, afin que les travaux pussent commencer dès le printemps.

Aussi avons-nous été désagréablement surpris lorsque nous avons appris récemment que M. le ministre des finances ne voulait pas ratifier la proposition faite par son collègue des travaux publics et que même l'administration se proposait de concéder à je ne sais quelle compagnie privée la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, qui rapporte à l'Etat sans aucun effort de 350,000 à 400,000 fr. par an de bénéfices nets.

C'est sur ce point particulier que je prie M. le Mi-

ministre des travaux publics de bien vouloir me donner quelques explications précises. Je suis convaincu qu'il ne voudra pas abandonner à une société financière un tronçon important de nos chemins de fer ; en tout cas je lui demande de veiller à l'exécution la plus rapide possible du projet réclamé avec impatience par nos populations de l'Isère et des Alpes, au nom des intérêts industriels et agricoles de deux départements. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, il existe dans les Hautes-Alpes un projet de ligne de la Freissinouse à Saint-Bonnet, d'une longueur de 26 kilomètres devant coûter 9 millions, soit 345,000 à 350,000 fr. le kilomètre. Il a paru expédient de remplacer cette ligne par une nouvelle ligne, celle dont parle M. Zévaès. Celle-ci, si je ne me trompe, aurait une longueur de 84 kilomètres et devrait coûter 10 millions. Il a paru plus sage de substituer pour le même prix une ligne de 84 kilomètres à une ligne de 26 kilomètres.

Ainsi pensa le ministère des travaux publics. Il avait été saisi d'une demande de concession par une société ; mais, lorsque cette société fut appelée à faire preuve de ses capacités financières, elle ne fut pas en état. On essaya alors de traiter avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur les bases suivantes : construction par la compagnie, aux frais de l'Etat, sur fonds d'avance, et exploitation par l'Etat.

Le ministre des finances fit des objections ; il n'admettait pas d'abord qu'une ligne, devant être exploitée par l'Etat, fût construite par une compagnie. En outre, il faisait remarquer que cette ligne présente un certain caractère d'intérêt local et qu'elle pourrait être construite par les départements intéressés : Isère et Hautes-Alpes. Ce fut sa première observation. Mais le ministre des travaux publics maintint sa première manière de voir et renvoya le dossier à l'examen du ministre des finances.

Il est inutile de dire que le ministre des travaux publics, qui siège actuellement sur ces bancs, partage les idées de son prédécesseur et qu'il insistera auprès de M. le ministre des finances dans le sens qu'il a précédemment indiqué.

M. Alexandre Zévaès. Je remercie M. le ministre des travaux publics de ses déclarations et je le prie d'insister auprès de M. le ministre des finances pour que ce projet sorte enfin des cartons où il semble oublié depuis de longues années. J'insiste aussi très énergiquement pour qu'aucune compagnie particulière ou privée n'intervienne pour se rendre maîtresse de la ligne en question : mes amis et moi ne pourrions l'admettre en aucune manière. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

M. Maurice Rouvier, président du Conseil, ministre des finances. Il n'a jamais été question de rétrocéder la ligne à une compagnie privée. On a examiné les conditions financières de l'emprunt qui serait fait par une compagnie pour le compte de l'Etat, alors que la ligne ne doit pas être exploitée par la compagnie qui construit, mais par l'Etat lui-même. Voilà la question délicate que nous avons à examiner.

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

M. Tournade. Messieurs, j'étais absent pour raison de santé, lors de la discussion générale du budget des travaux publics. Si j'avais été présent, j'aurais certainement pris la parole pour vous exposer la thèse

contraire à celle émise par notre collègue M. Thierry.

J'aurais pu également développer d'autres questions relatives aux transports, parce que plus de vingt ans de travail assidus dans cette industrie m'ont donné une expérience dont j'aurais été très heureux soit de faire profiter mes collègues, soit de soumettre le résultat à M. le ministre des travaux publics.

Les critiques sont faciles et nombreuses en matière de tarifs ; et les orateurs qui se sont succédés à cette tribune ont montré combien sont encore difficiles à rechercher et à trouver les tarifs les plus avantageux dans notre recueil si compliqué des tarifs de chemins de fer.

Mais sur cette question, que je crois posséder quelque peu, je me permets de soumettre à Monsieur le ministre une thèse contraire à celle qui a été exposée par notre collègue M. Thierry dans la séance du 9 février dernier, quand il demandait à M. le ministre des travaux publics de faire sienne la circulaire du 26 juin 1904, émise par M. Maruéjols, son prédécesseur à l'époque. Cette circulaire était adressée aux compagnies de chemins de fer et les invitait à examiner la possibilité de souder des tarifs communs entre le rail et le navire.

Il y a là une question de principe qu'il appartiendra à la Chambre de trancher, car à mon avis — et c'est le point fondamental de ma discussion — il y aurait là une illégalité.

Je crois en effet que les conventions, c'est-à-dire le monopole, le privilège qui a été consenti aux compagnies de chemins de fer, — puisque nul n'a le droit de faire un transport par voie ferrée en dehors des compagnies autorisées — je crois que ce monopole s'arrête forcément au bout du rail et qu'inviter les compagnies de chemins de fer à faire des tarifs soudés avec les compagnies maritimes, c'est outrepasser la concession donnée aux compagnies de chemins de fer par les conventions.

Par conséquent je pense qu'il y a là d'abord une question de droit à trancher. On a donné un monopole aux compagnies de chemins de fer, à tort ou à raison puisque la question du rachat reste à l'ordre du jour et n'est pas un fait accompli ; l'Etat n'est point maître des compagnies de chemins de fer, il en a le contrôle ; il a donné des concessions limitées ; il faudrait que ces limites ne fussent pas franchies.

Tout à l'heure j'examinerai avec vous, en dehors de la question de légalité, s'il y a un réel intérêt à la création de ces nouveaux tarifs.

J'espère que, sur la question de légalité, M. le ministre sera comme moi d'avis que tant que le contrat existe avec les compagnies de chemins de fer — les conventions lient celles-ci, leur donnent des droits mais limitent ces droits — que dis-je, tant que ce contrat n'est pas dénoncé ou modifié, on ne peut pas aller plus loin.

Que si vous jugez bon pour le progrès commercial et industriel de notre pays, si vous jugez nécessaire même de faire, comme on l'a fait dans d'autres pays — on a cité l'Allemagne et c'est exact — des tarifs de bout à bout comprenant non seulement les transports terrestres, mais les transports maritimes englobés l'un dans l'autre, ce qui sera difficile, il faudra modifier les conventions.

Je ne serai peut-être pas le dernier à signaler ces modifications, mais encore faudrait-il les étudier et voir si le droit strict ne s'oppose pas à leur exécution.

En dehors de cette question de droit, examinons maintenant quel intérêt auraient à se rendre à l'invitation faite par M. Maruéjols les compagnies de chemins de fer.

On a fait des comparaisons avec l'Allemagne ; mais ce qui a réussi dans un pays peut ne pas réussir dans les autres. Il faudrait savoir, en effet, à quelles compagnies maritimes vous limiterez cette juxtaposition des tarifs terrestres et des tarifs maritimes. Et puis, la comparaison faite avec l'Allemagne était-elle bien choisie ? Ses compagnies de chemins de fer en Allemagne sont-elles régies de la même façon qu'en France ? Sont-elles entre les mêmes mains ?

Tout le monde sait bien que non. De sorte que les points de comparaison n'étant pas les mêmes, le résultat qui semble, *a priori*, très engageant, pourrait bien ne pas être le même non plus. Evidemment, il serait fort agréable de pouvoir dire à l'agriculture, à l'industrie et au commerce français : Vous n'aurez plus à chercher dans le dédale de nos tarifs actuels ; vous n'aurez plus à vous renseigner ou à essayer de vous renseigner ; vous trouverez du premier coup, dans des recueils publiés à l'avance — par le Gouvernement, je suppose — des prix de revient de bout à bout ; et il vous sera facile, à l'aide de ces prix de revient, de développer vos affaires.

D'abord, que se passe-t-il aujourd'hui ? Je m'adresse plus spécialement ici aux trop rares commerçants et industriels qui siègent dans cette Assemblée ; ont-ils réellement éprouvé autant de difficultés qu'on le dit à se procurer les prix des frets maritimes ? Quand ils ont eu quelques difficultés à obtenir des prix de transport, n'était-ce pas au contraire ceux de la tarification française jusqu'à la frontière et non au delà ? La conséquence qui me vient immédiatement à l'esprit, c'est que nous devons prier M. le ministre des travaux publics et ses collaborateurs très bienveillants et très assidus de rechercher enfin un autre mode de tarification que le mode actuel excessivement compliqué.

La critique est aisée, je le sais et on n'a pas encore trouvé mieux que ce que nous avons. Je sais aussi que, dans les autres pays, on en est à peu près au même point que nous en matière de tarification intérieure. Pourtant un pays a fait une tentative, malheureuse il est vrai ; je parle de l'Autriche. Elle a essayé d'unifier les frais de transport et de ne plus avoir égard à la distance.

Nous avons peut-être fait quelque chose d'analogue avec ce qu'on a appelé les tarifs à paliers. Seulement le résultat n'a pas été celui qu'on attendait. Et à l'heure actuelle il faut être un professionnel excessivement habile et ancien dans le métier, pour pouvoir du premier coup trouver le meilleur tarif à revendiquer dans ce dictionnaire qui a près de trois mille pages et qui ressemble à une table de logarithmes incompréhensible pour beaucoup de personnes.

Ici j'ouvre une parenthèse pour supplier M. le ministre des travaux publics de prescrire aux compagnies de chemins de fer de décider que le commerçant ou l'industriel qui fait sa déclaration ne sera désormais plus tenu de mettre sur la dite déclaration la formule sacramentelle par laquelle il doit réclamer l'application du tarif spécial ; formule sans laquelle on le taxe immédiatement au tarif plein, au maximum fixé par le tarif général, parce qu'ignorant qu'il était, comme il est naturel d'ailleurs qu'il le

soit, il a oublié cette formule : « Je réclame le tarif spécial n° tant... ou le plus réduit. »

Il n'est pas admissible qu'à l'époque où nous vivons, parce qu'un commerçant a oublié sur sa déclaration de réclamer le tarif d'exportation, par exemple, ou tout autre plus avantageux, on ne le lui applique pas, et qu'ensuite, conseillé par quelqu'un de compétent, s'il réclame, on lui réponde : « Vous n'avez pas revendiqué le tarif d'exportation, vous n'avez pas le droit à la détaxe. »

Il est fâcheux qu'à cause de règlements et de tarifs trop compliqués, nos commerçants soient, en effet, exposés à être taxés plus cher qu'ils ne devraient l'être et que le trop perçu par les compagnies reste dans les caisses des compagnies, alors qu'il serait bien mieux placé dans la poche des commerçants qui, par le fait, sont lésés.

J'insiste donc, monsieur le ministre, pour que vous obteniez des compagnies qu'elles ne se permettent plus d'exiger de l'envoyeur la déclaration sans laquelle on ne lui appliquera pas du premier coup le tarif le plus avantageux.

J'ai dit que j'ouvrais une parenthèse, maintenant je m'empresse de la fermer, et je reprends la question des tarifs soudés, tarifs terrestres et tarifs maritimes.

Au premier abord, il paraît en effet très naturel d'adopter la nouvelle doctrine. Dans la pratique en est-il de même ? Je vais vous en faire juges. Comment les compagnies maritimes transportent-elles les marchandises ? Neuf fois sur dix au cubage et non au poids.

Les compagnies de chemins de fer, au contraire, transportent les marchandises au poids et non au cubage. Je demande s'il va être facile pour toute espèce de marchandise, je ne dis pas pour tous les points, mais pour certains points du globe seulement, d'additionner des marchandises prises au cubage par les compagnies maritimes et au poids par les compagnies de chemins de fer. Comment additionnerez-vous ces deux éléments ?

A l'aide du poids spécifique de la marchandise ? Mais alors en présence de quel volumineux dictionnaire allez-vous vous trouver ? Il sera presque impossible de dire du premier coup que telle marchandise pèse tant au mètre cube, ou bien que telle marchandise cube tant aux 1,000 kilogr. ; et par conséquent, comme ce sont deux éléments avec lesquels les professionnels des transports savent jongler, mais dont les compagnies ne pourront pas user légalement avec un barème fixe, je vous demande comment vous établirez des tarifs sur marchandises pour des pays d'outre-mer, en donnant un prix unique, de façon à permettre aux exportateurs de calculer facilement le prix de revient ? Voilà une première difficulté.

M. Thierry l'a résolue très facilement en disant qu'il n'était pas question de léser en quoi que ce soit les intérêts des transitaires.

Je sais qu'à Marseille tous les entrepreneurs de transports privés, terrestres et maritimes, s'appellent des transitaires. Mais vous me permettrez d'élargir l'expression et de dire qu'en général tous les entrepreneurs de transports, qu'ils s'appellent commissionnaires, expéditeurs, agents maritimes ou transitaires, ont précisément pour but et pour mission de faciliter aux commerçants, qui reconnaissent l'utilité de leur entremise, ce travail ingrat de l'établissement des prix de transport dont ils ont besoin, et d'associer ces

deux éléments si difficiles à réunir ; mais ils le font à leurs risques et périls.

Je vous demande, Monsieur le ministre, si l'Etat va pouvoir associer ces deux éléments si difficiles à additionner ensemble et faire des barèmes officiels ? Je ne crois pas que ce soit possible. Et s'il le faisait, étant donné le point de légalité que je viens de traiter, croyez-vous avoir le droit de supprimer d'un trait de plume toute une corporation, beaucoup plus nombreuse que vous ne le pensez, en France ? Ce n'est pas seulement dans les ports, monsieur Thierry, qu'il y a des agents transporteurs, ou des transitaires, comme vous les appelez, il y a des transporteurs privés dans la plupart des grandes villes de France. Ces transporteurs patrons emploient un personnel considérable. Et ce serait d'un trait de plume que vous supprimeriez ces intermédiaires qui ont bien droit à l'existence puisqu'ils payent leurs contributions et leurs patentes comme les autres ?

Je ne demande pas qu'on laisse de côté l'étude de la nouvelle doctrine, je ne demande pas que la commission extraparlamentaire constituée au ministère du commerce ne s'occupe pas de la question, loin de là ; mais je demande qu'elle entende les intéressés et les différents syndicats actuellement existants. Il n'y a pas que des syndicats patronaux ; je demande, ce qu'on n'a pas encore fait, que la commission veuille bien écouter les doléances de ceux que vous proposez de supprimer de la liste commerciale de la France sous prétexte de progrès.

Examinons maintenant cette question de progrès.

Je vous ai exposé la question d'illégalité, ensuite je vous ai montré quelle injustice il y aurait à vouloir supprimer une corporation qui rend des services, et je vous ai dit qu'il faudrait consulter les chambres de commerce et les syndicats. Ils répondront, j'en suis sûr, dans le sens où je parle en ce moment.

Il y a enfin un troisième point à examiner, point capital et qui fait la base de l'argumentation de M. Thierry : Est-ce là un progrès ?

Je trouve précisément la condamnation de cette doctrine nouvelle dans la circulaire même de M. Maruéjouls. Il y est dit, vers la fin, que les chemins de fer autrichiens et hongrois et la compagnie de navigation du Lloyd autrichien viennent d'établir des tarifs analogues pour ramener à Fiume et à Trieste le trafic que le tarif allemand détournait sur Hambourg. Eh bien, en admettant que le nouveau système fonctionne ce sera un véritable chassé-croisé ; c'est-à-dire que ce que vous déplacerez d'un côté se reportera de l'autre.

Est-ce là ce que vous appelez un progrès pour notre exportation ? Est-ce là ce que vous appelez une cheville ouvrière pour notre marine marchande toujours en décadence ?

Non, ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher le remède. Il faut le chercher dans d'autres mesures qui ont fait l'objet d'études, dont les travaux figurent encore dans les archives du ministère du commerce. En 1897, j'ai eu l'honneur de faire une déposition à la commission extraparlamentaire de la marine marchande ; elle est dans le volume publié et il paraît qu'elle a fait, dans le monde commercial, une certaine sensation. Pourquoi ? Parce que, ne voulant pas me cantonner dans une hauteur de vues un peu théoriques je suis descendu dans le détail.

Et comme à cette époque on avait fait l'honneur a

ma corporation de demander à quoi elle attribuait la décadence de la marine marchande, elle a répondu par des faits précis, qui n'ont pas été évidemment du goût de tout le monde. Il est certain que bien des armateurs ont trouvé là la critique de leur manière d'agir. Mais, étions-nous convoqués devant la commission pour dire ce que nous pensions, ou simplement pour nous congratuler réciproquement.

Messieurs, il faut dire la vérité ; je ne crois pas que ce qu'on vous propose soit un progrès réel ; ce qui a pu produire des résultats tangibles en Allemagne ne produirait pas les mêmes résultats dans notre pays. Un exportateur sait fort bien à qui il doit s'adresser pour connaître le fret de Marseille, de Bordeaux ou du Havre à Buenos-Ayres, de même qu'il sait fort bien quel est le prix du fret de Hambourg, d'Anvers au même port argentin. Ce ne sont pas les frets maritimes, ce sont les tarifs français qui l'embarassent. Voilà ceux qu'il faudrait simplifier, voilà les intérêts qu'il faudrait favoriser davantage.

Puisqu'il s'agit de protéger l'industrie française, je puis dire que vos tarifs d'exportation devraient bien être encore abaissés ; ils peuvent l'être d'autant mieux que nous constatons des abaissements de tarifs un peu tous les jours ; seulement on réalise ces réductions peut-être un peu à tort et à travers, suivant les demandes de certains industriels ou commerçants importants, qui font miroiter aux yeux des compagnies de chemins de fer un tonnage tellement considérable qu'à eux seuls ils emportent au comité consultatif d'abord la fixation d'un nouveau tarif et qu'ils en obtiennent ensuite l'homologation par le ministre.

Faites-vous rendre compte, monsieur le ministre, par votre administration, de tous les tarifs qui encombrant inutilement ce que nous autres, transporteurs, nous appelons le chai, et dont on ne se sert pas, qui ne jouent pas, comme on dit en matière de tarification. Nous avons une quantité de tarifs, qui ne servent absolument à rien, parce qu'ils ont été proposés par quelqu'un qui croyait pouvoir s'en servir et qui a depuis reconnu l'impossibilité de lutter contre la concurrence étrangère.

Vous pourrez alors dégager ce labyrinthe inextricable qui s'appelle la tarification française.

Je reconnais avec M. Thierry qu'au premier abord le système paraît en effet très agréable, très aisé. Mais, dans la pratique, il ne sera pas facile de l'établir. Vous voulez essayer ? Je ne m'y oppose pas. Je vous demande seulement, si vous l'essayez, parce que vous ne l'avez fait fonctionner que sur un seul point, de consulter d'appeler à la barre les professionnels, les chambres syndicales, déjà existantes et qui ont bien le droit, il me semble, de plaider devant vous la défense de leurs intérêts, avant de se voir supprimées et obligées de chercher ailleurs leur gagne-pain habituel.

C'est en leur nom que je parle en ce moment et ne croyez pas, mon cher collègue, que les transitaires, auxquels d'ailleurs vous rendez hommage, « auront assez d'ingéniosité pour utiliser leur industrie même en présence d'un tarif commun à la voie ferrée et à la navigation ».

Je n'ai pas bien compris ce que vous vouliez dire, monsieur Thierry, par ces mots ; en tout cas, vous leur rendez un hommage éclatant, puisque vous leur décernez un brevet d'intelligence supérieure, telle qu'après la suppression de leur corporation, ils trouve-

ront le moyen de vivre quand même et de gagner leur vie honorablement.

J'avoue que je n'aperçois pas toute l'ingéniosité dont vous parlez, car si vous les supprimez, vous commettrez certainement une iniquité. Si cette iniquité doit être commise dans l'intérêt général, elle peut être justifiée, mais toute la question sera alors de démontrer cette nécessité.

J'en ai terminé sur ce point; je vous demande seulement, monsieur le ministre, tout en étudiant la question comme M. Thierry vous en a prié, de rechercher d'abord — point qui n'avait pas été traité à la séance du 9 février, à laquelle j'avais le regret de ne pas assister — si réellement il n'y a pas là une illégalité, et si les conventions vous permettent d'aller plus loin que le rail français.

Je vous demande, en second lieu, si vous avez réellement l'intention de passer outre, de vouloir bien consulter le conseil d'État sur ce point. Je vous demande, en tout cas, de vouloir bien convoquer les intéressés afin de ne pas les condamner sans les entendre. Sur ce point je suis bien sûr d'avoir votre assentiment.

En troisième lieu, je vous prierai de bien examiner avec les concours que vous voudrez bien vous adjoindre, si réellement il résultera bien de cette mesure un progrès pour notre commerce d'exportation.

Enfin je demanderai à M. le ministre de vouloir bien se rendre compte si ce n'est point d'un autre côté qu'il y aurait lieu d'orienter ses réformes pour donner à notre commerce d'exportation qui souffre beaucoup en effet, l'extension à laquelle il a droit; car ce n'est pas par ce moyen qui n'est qu'un trompe-l'œil que vous arriverez à donner à notre marine marchande la puissance qu'elle n'a plus et que nous nous efforçons de lui rendre.

Avant de descendre de cette tribune, permettez-moi de vous signaler un autre point, et je ne m'arrêterai pas là; je n'ai pas eu l'avantage d'assister à la discussion générale, et je ne veux pas allonger inutilement cet exposé, quoique j'aurais eu beaucoup d'autres observations à présenter; je me bornerai à une seule observation relative à une question qui préoccupe de plus en plus l'opinion publique. C'est la question du repos hebdomadaire, monsieur le ministre, et vous n'ignorez pas que cette solution devient brûlante: il faudra bien la solutionner. J'ai déposé, il y a longtemps déjà, au début de cette législature, un projet de résolution relatif à la fermeture des gares de petite vitesse les dimanches et jours fériés.

M. Rouby. Vous protesteriez!

M. Tournade. Mon cher collègue, je ne pourrais pas protester, puisque je soutiens la thèse contraire, que je l'ai toujours soutenue et que je la défends encore à cette tribune en ce moment. Je crois alors que mes protestations seront inspirées par le même esprit que votre propre opinion et non par l'esprit que vous paraissez me supposer.

J'ai donc demandé à la grande commission élue pour les quatre années de législature, commission dans laquelle j'ai eu le regret de ne pouvoir entrer — il m'a manqué une voix pour en faire partie — j'ai donc demandé à cette commission de mettre en discussion mon projet de résolution.

M. Prache. Ne regrettez rien, les grandes commissions ne travaillent pas. (*Bruit.*)

M. Tournade. Et j'ai eu le regret de constater après avoir demandé à être entendu par elle — ici, je ne m'adresse pas à un membre du Gouvernement — j'ai eu le regret de constater que ma demande d'audition par cette commission a été repoussée; beaucoup de mes collègues m'ont assuré qu'il n'y avait pas d'exemple dans cette Chambre d'un refus opposé à un collègue de l'entendre quand il le demandait.

M. Maurice Sibille, rapporteur des travaux publics. Ce n'est pas la commission du budget, c'est la commission des travaux publics.

M. Tournade. C'est bien entendu, je parle de la commission des travaux publics dans laquelle j'ai failli entrer.

M. Gustave Rouanet. C'est une faillite sans importance.

M. Tournade. J'aurais voulu y faire entendre quelques observations; je ne l'ai pas pu. Je ne veux pas prononcer mon plaidoyer ici, je ferais non pas perdre son temps à la Chambre, mais je lui prendrais trop de ses instants.

Je vous demande seulement de vous rappeler la circulaire émise par M. Baudin quand il était ministre des travaux publics; il était partisan de la mesure, je crois, — et depuis — c'est bien le cas de dire avec le proverbe: il faut bien qu'une porte soit ouverte ou fermée — les portes des gares de petite vitesse, les dimanches et jours de fête, ne sont ni ouvertes ni fermées, c'est-à-dire qu'il faut que vers neuf heures du matin, les marchandises soient en gare. Passé cette heure, elles ne partent plus.

C'est là une mesure intolérable aussi bien pour les agents du chemin de fer que pour les agents subalternes des transports privés.

M. Gustave Rouanet. On garde ces agents toute la journée.

M. Tournade. Il en résulte pour eux un surcroît de travail que tous vos prédécesseurs avaient voulu éviter. Ils avaient, à cet effet, consulté les compagnies et je puis affirmer qu'à cette époque — je remonte à plusieurs années en arrière, vous le voyez — les compagnies étaient partagées: les unes se prononçaient en faveur de la fermeture; les autres y étaient hostiles; une d'entre elles, je crois, était neutre. En somme, les avis exprimés par les compagnies de chemins de fer étaient également partagés par moitié.

Je vous demande, monsieur le ministre, de faire étudier à nouveau cette question. Vous rendrez ainsi un service à une démocratie qui travaille, qui peine, qui a besoin qu'on s'occupe d'elle.

Puisque je n'ai pu faire entendre ma proposition à la commission, je l'apporte à cette tribune. J'espère, monsieur le ministre, que, dans votre souci de l'équité, vous voudrez bien mettre cette question à l'étude et lui donner la solution que des milliers de travailleurs demandent.

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

M. J. Thierry. Messieurs, j'ai été mis en cause par mon honorable collègue M. Tournade à propos des modestes observations que j'ai présentées, il y a quelques jours, au sujet des tarifs communs à la voie ferrée et à la navigation nationale.

Tout d'abord, mon honorable collègue se méprend, je crois, sur l'étendue, je ne dirai pas de la réforme, mais des conceptions dont je demandais l'étude. Il ne s'agit pas, en effet, de constituer un encouragement général à la marine marchande française, qui en

aurait grand besoin, au moyen d'une communauté uniforme et unanime de tarifs entre la voie ferrée et la navigation nationale. Ce système, préconisé notamment par des consuls français occupant des postes importants, a été soumis à divers corps consultatifs très compétents, et je crois pouvoir dire qu'il n'a pas été agréé : il ne devait pas l'être. En effet, il a paru impossible d'établir une tarification générale uniforme entre la voie ferrée et la navigation nationale, à cause de la diversité des compagnies et des caractères qui différencient les compagnies françaises de l'organisation des chemins de fer étrangers.

M. Tournade a fait ressortir avec raison que l'État allemand concentre dans ses mains toutes les voies ferrées : il lui est donc facile d'établir un tarif commun uniforme pour la navigation nationale et pour la voie ferrée et de constituer ainsi un régime général d'encouragement à la marine marchande, de subvention indirecte à sa navigation.

Je me suis abstenu de faire une proposition semblable pour rester conséquent avec moi-même et tenir compte des objections que je viens de rappeler, j'ai proposé quelque chose de beaucoup plus modeste, la prise en considération et l'exécution, dans la mesure du possible, des dispositions de la circulaire de l'honorable M. Maruéjouls du 25 juin 1904.

Cette circulaire a été rédigée et est intervenue à la suite des travaux de la commission extraparlamentaire de la marine marchande. Au cours de ses travaux on a constaté sur certains points et notamment dans le Levant les très grands progrès accomplis par l'exportation allemande à l'aide d'une combinaison de tarifs communs dans une direction déterminée, non pas comme un régime général mais comme une organisation spéciale à un courant d'exportation.

Il n'est pas permis, en effet, de ne pas être frappé de ce fait que dans le Levant l'exportation allemande prend insensiblement la place de toutes les autres exportations de l'Europe occidentale. L'Allemagne, par la combinaison qu'elle applique, est arrivée à faciliter ses exportations en englobant dans la communauté de tarifs non seulement le transport sur la voie ferrée allemande sur terre et sous le pavillon allemand sur mer, mais encore la continuation de ces tarifs de transport dans les pays destinataires, c'est-à-dire sur les chemins de fer turcs et bulgares. Il y a là une combinaison économique et diplomatique à la fois, qui présente quelque chose de tellement ingénieux que nous devons nous en effrayer et lui attribuer une grande partie des dépossessions de courants commerciaux dont nous sommes actuellement les victimes.

Je ne demande pas qu'on aille jusqu'à obtenir, parce que cela me paraît lointain et difficile, jusqu'à obtenir, dis-je, des compagnies étrangères les communautés de tarifs combinés dont nous pouvons profiter sur nos voies ferrées et sur les bateaux français, je demande tout au moins que pour certains courants d'exportation, ainsi que M. Maruéjouls en exprimait formellement le désir dans sa circulaire, on mette à l'étude cette communauté de tarifs et que, l'étude faite, on entre dans la voie des essais et de la pratique.

Mais, dit M. Tournade, il y a des objections capitales : les uns transportent au poids, ce sont les compagnies de chemins de fer ; les autres au volume, ce sont les armateurs. Il serait excessif de classer ainsi

en deux catégories distinctes ces deux opérations de transport.

Il tombe sous le sens que le jour où l'on établirait un tarif commun aux deux modes de transport on leur trouverait une communauté de mesure aussi bien qu'une communauté de tarification. C'est là une difficulté matérielle qu'il est superflu d'examiner très longtemps, car il est trop facile de la résoudre.

M. Tournade. Il faut modifier les conventions.

M. J. Thierry. L'honorable M. Tournade tient à son idée à laquelle j'allais arriver et dit : « Vous modifiez les conventions en établissant une communauté de tarifs entre une voie ferrée et une compagnie de navigation. »

Je ne crois pas cet argument plus solide que le précédent. Il faut en effet pour l'étayer poser ce principe que le monopole, comme le disait tout à l'heure mon collègue M. Tournade, appartient à la compagnie sur son réseau et qu'il s'arrête au bout de son rail ; ce sont les propres expressions dont mon collègue s'est servi tout à l'heure. Cela est vrai dans son sens littéral, mais inexact pour l'établissement des tarifs.

Si l'esprit et la législation des conventions interdisait de franchir l'extrémité du rail d'une compagnie à monopole pour établir un tarif, il n'y aurait aucun moyen d'établir des tarifs communs entre les lignes françaises elles-mêmes ; celles-ci jouissent, en effet, de monopoles distincts, de conventions et de durées d'exploitation souvent différentes.

M. Tournade. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit « au bout du rail », et non « au bout du rail français ».

M. J. Thierry. Vous avez dit : « Votre monopole à vous, compagnie française, finit au bout du rail. »

Je vous réponds qu'il y a sept grands réseaux, sans compter les compagnies secondaires, et que si votre argument était valable, il interdirait l'établissement des tarifs communs entre les compagnies françaises puisqu'elles ont des conventions distinctes, des législations distinctes...

M. Tournade. Mon cher collègue, il y a un malentendu. Je n'ai pas dit : « au bout du rail de chaque compagnie. » J'ai dit simplement : « au bout du rail. » Le rail peut aller jusqu'à Saint Pétersbourg, et en effet il y va.

M. J. Thierry. Je ne saisis pas bien, mais voici ce dont je suis sûr : mon argument est inexpugnable au regard des compagnies françaises entre elles, dans le droit comme dans la pratique, malgré vos prémisses que vous transformez capricieusement ; il est encore meilleur, si c'est possible, lorsqu'il s'agit des rapports des rails français avec les rails étrangers. Est-ce que nous n'avons pas de tarifs spéciaux de Paris à Londres qui franchissent le détroit, qui ont précisément le caractère de tarifs communs à la voie ferrée et à la navigation dont je demande l'application ?

M. le ministre des travaux publics. Dans tous les cas, le ministère des travaux publics ne connaît que le rail français et n'homologue les tarifs que sur ce rail.

M. J. Thierry. C'est évident, et je vous remercie, monsieur le ministre, de ramener la question à l'exacte rigueur des principes. Mais la rigueur de ces principes ne vous a jamais empêché, ni en droit ni en fait, d'homologuer un tarif qui comporte comme complètement un accord ou une convention soit avec

une compagnie de navigation soit même avec une compagnie de chemin de fer étrangère.

Par conséquent, vous voyez bien, mon cher collègue, monsieur Tournade, que la pratique même aussi bien que les principes vous donnent complètement tort.

Dans ces conditions, puisque déjà notre tarif de Paris à Londres est un exemple permanent et palpable de ce qui peut se faire, de ce qui est la réalisation contemporaine de ce que je demande, quel inconvénient peut-il y avoir à ce que cela soit tenté dans les mêmes conditions et dans toute autre direction, surtout dans la direction du Levant ? Le régime fonctionne avec avantage. Il est donc patent que la démonstration est établie, l'évidence éclate aux yeux de la Chambre, de la légalité, de la commodité pratique du système que je préconise.

Je n'insiste pas plus longtemps, l'opération est pratiquement éprouvée, je demande qu'on l'étende dans l'intérêt non pas de la marine marchande, mais de nos courants d'exportation.

Disons les choses comme elles sont, appelons-les par leurs noms : on s'est ému, surtout à ce propos de la circulation, des transitaires. J'englobe dans ce mot, toutes les spécialités que vous avez dénommées.

J'ai été, comme vous, saisi dès l'apparition de la circulaire de M. Maruéjols, d'une protestation très vive et très nette des transitaires de la commune que je représente et où ils constituent une corporation plus importante que partout ailleurs dans les provinces de France.

Je me suis posé alors cette question : l'intérêt collectif de ces transitaires a-t-il un caractère d'intérêt général au regard des questions que j'ai apportées ici ? Je me suis répondu négativement. Je suis allé tout droit à l'intérêt le plus général que j'avais le devoir de faire prévaloir. (*Très bien ! très bien !*)

Je le regrette pour les transitaires dont la plupart ont toute ma sympathie et toute mon estime. Leurs intérêts sont très respectables ; ils ont rendu au commerce français de très grands services. Je me reprocherais de leur nuire. Mais leur situation est bien loin d'être aussi menacée que vous le dites.

Je continue à prétendre qu'étant donnée la très faible part de notre navigation dans le transport du tonnage national, étant donné l'énorme tribut de un million par jour que paie le commerce français à la navigation étrangère, les transitaires auxquels nous nous intéressons tous les deux continueront encore bien longtemps dans nos ports à trouver l'emploi de leur activité. Ils auront toujours à s'occuper de la combinaison de nos tarifs de chemins de fer avec le fret à bord des navires étrangers, ils auront toujours à la sortie, ils auront surtout à l'étranger bien des marchandises à transborder qui partiront de chez nous sous pavillon étranger et surtout qui arriveront dans nos ports par les moyens maritimes ou terrestres de l'étranger.

L'adoption de tarifs communs à la voie ferrée et à la navigation nationale pourra nous donner des exportations que nous n'avons pas encore ou nous rendre des exportations que nous avons perdues ; elle ne pourra jamais embrasser la généralité des opérations qui se font au passage dans les ports ; elle ne pourra jamais atteindre dans une mesure quelconque les opérations qui se pratiquent au lieu de départ ou au lieu

d'arrivée. Mais en admettant que nous arrivions à faire agréer nos vues, nous sommes encore bien loin du progrès que nous devons accomplir dans une modeste mesure. Notre transport de marchandises nationales sous notre propre pavillon est d'un coefficient tellement faible que vous pouvez être rassuré, mon cher collègue : si les transitaires ont besoin pour se transformer d'une période de transition, cette période sera longue, trop longue peut-être à mon gré. Si pendant cette période ils veulent employer leurs facultés techniques et leur expérience à l'étude de tarifs nouveaux, ils pourront encore rendre de très grands services.

Ils trouveront l'occasion non seulement d'étudier pour leurs clients une tarification nouvelle et délicate, mais encore d'assurer même entre compagnies de chemins de fer et les navires français, le transbordement des marchandises en le surveillant, en assurant sa prompte expédition. Vous savez très bien que dans les ruptures de charge il y a tout un monde de retards et d'avaries où la présence d'un intermédiaire compétent se justifie et même s'impose.

Par conséquent, cet intérêt particulier, d'un caractère collectif, très étendu mais particulier cependant, me touche autant que vous, mais je me rassure en examinant la situation et en voyant le champ d'activité qui lui reste ouvert : je crois que s'il est sensiblement dominé par l'intérêt supérieur que présente notre exportation, il n'est nullement en péril. Nous avons à lutter, sur le terrain des exportations contre des nations qui y déploient une autre activité et une autre attention que nous : il faut mettre à l'essai des méthodes qui, à l'étranger, ont produit, non pas des tâtonnements, mais des résultats positifs et connus.

Je ne veux pas relire la circulaire de M. Maruéjols, mais il y invoque les résultats obtenus par l'Allemagne dans le Levant et en Afrique où notre exportation diminue. Dans le Levant, l'exportation allemande s'implante à notre détriment presque exclusivement. Si nous n'y envoyons plus rien, nos transitaires seront aussi dépossédés, mais par le fait de l'Allemagne. Si nous ne voulons pas tirer profit des exemples de nos voisins, des expériences de nos concurrents, si nous devons nous laisser arrêter par des considérations qui relèvent beaucoup plus d'un manque de jugement et de sang-froid que de la claire et courageuse vision de tous les intérêts engagés, si nous devons visionner le dos au progrès, autant vaut dire à notre commerce qu'il peut abandonner la partie, que le Parlement et les pouvoirs publics de la France sont résolus à le laisser mourir. (*Très bien ! très bien ! au centre*).

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

M. Tournade. M. Thierry a cité comme exemple le détroit de la Manche franchi avec des tarifs que j'appelle tarifs continentaux, qui sont des tarifs de chemins de fer, et mon honorable collègue me dit : Mais vous voyez bien que cela existe déjà pour l'Angleterre.

J'ai oublié, tout à l'heure à la tribune, d'aller au-devant de cette objection et de dire : On sait bien dans le monde du transport public ou privé que l'Angleterre est considérée comme un point continental ; de sorte que l'exemple ne joue pas. Et maintenant je vais en prendre un autre, et vous dire que nous n'avons pas pour la Corse un tarif englobant la voie ferrée et

le transport maritime, que nous n'avons pas un tarif semblable pour l'Algérie.

M. Pérouse, *directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement*. Si ! si !

M. J. Thierry. Nous l'avons pour l'Algérie.

M. Jean Bourrat. Il existe pour les vins et c'est ce contre quoi nous protestons.

M. Tournade. Attendez ! C'est justement le point essentiel. Il y a quelques années, quand le ministre a homologué le tarif direct allant jusqu'aux ports algériens, il y a eu une protestation considérable, aussi bien à Marseille qu'ailleurs — M. Thierry ne doit pas l'ignorer — qui a eu pour résultat de forcer le ministre, qui avait autorisé ce tarif qu'on a qualifié d'illégal, à permettre la rupture de charge à Marseille pour que les transitaires de Marseille précisément puissent avoir leur part et qu'on ne passe pas par-dessus leur tête. Vous voyez donc bien que vous n'avez pas tellement le droit de faire un tarif de bout en bout comprenant aussi bien la voie ferrée que la voie maritime.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. Notre collègue, M. Tournade, a critiqué une circulaire ministérielle qui recommande l'étude de tarifs communs à des compagnies de navigation et à des compagnies de chemins de fer. Il prétend qu'il sera impossible d'établir une pareille tarification, notamment parce que les prix demandés par les compagnies de chemins de fer dépendent du poids des marchandises et ceux demandés par les compagnies de navigation, du volume. Mais en ma qualité de président d'une commission extraparlamentaire, j'ai été informé que la compagnie des messageries maritimes et la compagnie d'Orléans présentaient à l'homologation ministérielle un tarif commun.

M. le directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Il y en a d'autres.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. Il y en a d'autres.

Quand ces tarifs communs seront soumis au comité consultatif des chemins de fer.

M. Tournade. Il est fermé.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. Je ne comprends pas bien ce que vous voulez dire.

M. Tournade. Voilà plusieurs années que j'essaye d'y être admis.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. C'est possible ; mais quand le comité étudiera la question qui vous préoccupe, il examinera certainement les observations qui lui seront présentées soit par vous, soit par les commissionnaires de transport. Toutes les affaires sur lesquelles le ministre veut bien prendre l'avis du comité sont étudiées avec le plus grand soin et les intéressés ont été quelquefois invités à présenter des explications verbales.

M. Tournade. Je proteste absolument. Comme président de la chambre syndicale des transports, j'ai, pendant des années, demandé à être entendu par le comité consultatif. Jamais on ne m'a fait l'honneur de m'inviter à me présenter.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. Ayant l'honneur de présider une sous-commission, j'ai entendu récemment les entrepreneurs de camionnage de Paris développer des critiques contre une proposition de la compagnie d'Orléans.

M. Tournade. Cela vous fait honneur.

M. Maurice Sibille, *rapporteur des travaux publics*. Les membres de cette Chambre qui siègent au comité consultatif des chemins de fer se joindront certainement à moi pour demander qu'une instruction très complète précède l'homologation des nouveaux tarifs communs et que les commissionnaires de transport soient admis à défendre leurs intérêts et à présenter toutes observations utiles.

M. Tournade. Je me félicite de mon intervention. Elle n'avait pas d'autre but.

M. le président. La parole est à M. Corrad des Essarts.

M. Corrad des Essarts. Si les observations que je me propose de présenter très brièvement étaient accueillies, elles n'auraient aucune répercussion, je crois, sur la situation financière des compagnies, ni sur celle de l'Etat.

Je voudrais seulement demander à M. le ministre des travaux publics d'user un peu de l'autorité que lui donnent les liens qui unissent son département aux compagnies de chemins de fer, en faveur d'une catégorie de voyageurs qui sont certes très intéressants et qui n'ont pas, jusqu'à présent, pour appuyer leurs réclamations, le concours des chambres de commerce et des associations syndicales, comme lorsqu'il s'agit des transports des marchandises ; je veux parler des ouvriers qui bénéficient de tarifs réduits de la part des compagnies de chemins de fer.

Dans certains centres on a créé des trains dits « ouvriers », dans d'autres où le nombre de travailleur n'est pas suffisant pour justifier l'organisation de trains spéciaux, les ouvriers bénéficient de tarifs réduits et utilisent les trains qui passent aux heures les plus voisines de celle où ils commencent ou quittent leur travail.

Dans bien des cas, ces heures pourraient être modifiées très facilement, de façon à permettre aux ouvriers de ne pas passer hors de chez eux trois ou quatre heures en plus du temps qu'ils sont tenus de rester à l'atelier.

Ainsi, dans ma région — je crois que le fait doit se produire ailleurs — certains ouvriers dont le nombre se chiffre par plusieurs centaines, s'égrènent dans les usines sur une longueur de 13 ou 20 kilomètres : il arrive que le point de départ ou le point d'arrivée ne comporte pas un nombre d'ouvriers suffisant pour amener la formation d'un train spécial et alors ces malheureux sont obligés de quitter leur domicile souvent avant cinq heures du matin et de n'y rentrer qu'après huit heures ou huit heures et demie.

On dira peut-être qu'ils pourraient habiter la ville ; je crois que c'est un argument détestable parce qu'en somme, il est bon d'aider l'ouvrier à rester à la campagne où il a souvent, à côté de son foyer, quelques parcelles de terre et où il vit dans les conditions d'hygiène, de moralité et d'économie qu'il ne rencontrerait pas en ville. (*Très bien ! très bien !*)

Je crois que cette catégorie de voyageurs n'est pas extrêmement sympathique aux compagnies. L'impression que j'ai recueillie est que les voyageurs ne rapportent rien et que le tarif réduit permet, paraît-il, quelquefois des fraudes.

J'appelle simplement la sollicitude de M. le ministre sur ce point ; je pourrais lui citer des exemples d'adolescents qui échappent ainsi à la protection de la loi du 30 mars 1900. Ces jeunes gens font seulement les heures de travail prévues par la loi mais ils sont

obligés d'arriver une heure ou une heure et demie avant l'ouverture des ateliers et, le soir, de perdre leur temps dans les gares ou aux alentours, pour rentrer chez eux juste à l'heure de se coucher. Il en est de même pour les hommes. Porter remède à cet état de choses, serait rentrer dans l'esprit de la loi du 30 mars 1900, qui a voulu atteindre non pas seulement un but d'hygiène en limitant l'effort et en diminuant la fatigue, mais aussi un but moral, en permettant à l'ouvrier d'élargir un peu sa vie et de vivre de la vie commune, de la vie familiale.

Puisque M. le ministre veut bien accueillir les indications que je lui donne, il me permettra d'en ajouter une nouvelle.

Je crois qu'en la circonstance les inspecteurs du travail pourraient rendre de grands services. M. le ministre des travaux publics pourrait demander à son collègue du commerce de s'associer à lui pour faire constater par les inspecteurs les conditions dans lesquelles se pratiquent aujourd'hui le transport des ouvriers qui sont obligés de se rendre de leurs villages aux usines éparées dans la contrée que je représente.

Il est souvent possible de demander aux compagnies non la composition de trains ouvriers, mais des modifications très légères à l'horaire ou simplement des modifications concernant l'arrêt des trains.

Je pourrais citer un exemple. Il y avait un train qui passait dans un chef-lieu d'arrondissement à sept heures du soir ; il aurait pu ramener chez eux des ouvriers ; mais on n'a pas pu obtenir l'arrêt de ce train qui comprenait les trois classes ; et ces travailleurs fatigués étaient alors obligés d'attendre jusqu'à huit heures du soir pour prendre un train s'arrêtant où ils devaient descendre, et ne rentraient chez eux qu'à huit heures et demie ou neuf heures moins un quart.

Il y a là une situation intéressante. Avec le concours du ministère du commerce, le ministère des travaux publics pourrait, je crois, aboutir à une solution satisfaisante. Ce sont des considérations qui demandent une solution urgente et que je ne veux pas préciser parce qu'il est toujours facile de donner des précisions au gré de son intérêt. Je demande seulement à M. le ministre de vouloir bien étendre sa sollicitude à cette catégorie d'ouvriers et user de l'autorité qu'il a, de sa situation pour améliorer leur condition dans la mesure du possible. (*Très bien ! très bien ! au centre et à droite.*)

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

M. Rudelle. J'ai eu l'honneur de signaler à M. le ministre des travaux publics une situation que je puis rappeler à l'occasion de la discussion générale du budget des conventions. Il s'agit du tramway de Rueil-ville à Rueil-gare, dont la compagnie concessionnaire reçoit une subvention à la suite d'une convention passée avec elle.

Ce tramway dessert un certain nombre de communes, le Pecq, Bougival, Rueil, et conduit à la station du chemin de fer de l'Ouest qui porte le nom de Rueil gare.

Depuis quelque temps, le service en est extrêmement défectueux, l'horaire n'est pas suivi, et cela paraît-il, par suite du mauvais état du matériel ; la compagnie se servirait de vieilles machines achetées en Suisse. La voie elle-même est dans un état déplorable. C'est la cause de retards nombreux et extrême-

mement préjudiciables à tous les intérêts de la région : la ville de Rueil et les communes voisines sont surtout habitées en hiver par des employés qui ont besoin d'aller tous les jours à Paris, et de s'y rendre à heure fixe.

Or, très souvent les trains de la ligne de l'Ouest sont partis de la gare quand le tramway y arrive. Bien qu'on délivre des billets valables sur le parcours du chemin de fer de l'Ouest dans la région traversée par le tramway, ces billets sont inutilisables. Le registre des plaintes donnerait la preuve de ce que j'ai l'honneur d'indiquer. Ces plaintes n'ont amené aucune espèce de sanction et les intéressés ont dû s'adresser à M. le préfet de Seine-et-Oise qui, à la date du 15 novembre dernier, après vérification par le service du contrôle de la réalité de tous les griefs indiqués, a enjoint à la compagnie de donner satisfaction à tous les intéressés de la région par l'application très exacte de l'horaire.

Malheureusement les injonctions de M. le préfet sont restées lettre morte et les inconvénients précédemment signalés continuent encore à se faire sentir à l'heure actuelle.

C'est pour cette raison que je prie M. le ministre des travaux publics de bien vouloir, avec l'autorité qui lui appartient, non seulement demander à M. le préfet d'insister mais exercer sur la compagnie, à l'aide des ingénieurs du contrôle, la pression nécessaire qui amènera la cessation de ces inconvénients.

M. Marcel Raulline. Très bien !

M. Rudelle... et obligera la compagnie à modifier sérieusement le fonctionnement du tramway Rueil-gare à Rueil-ville. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Le contrôle des tramways appartient en effet au préfet de Seine-et-Oise, qui a pris, le 15 novembre 1904, un arrêté de mise en demeure. Si la compagnie ne se conforme pas aux conditions du cahier des charges, le préfet n'a qu'une arme : la déchéance. Qu'il me fasse des propositions dans ce sens et je les instruirai immédiatement. (*Très bien ! très bien !*)

M. Rudelle. Il ne s'agit pas d'une compagnie dont la situation soit véritablement malheureuse et intéressante, car au numéro du *Journal officiel* du 27 janvier 1903 je relève que le produit net par kilomètre, au cours de l'année 1904, a été de 3,187 fr. Par conséquent voilà une société qui fait des affaires lucratives et qui ne peut pas arriver à satisfaire à son cahier des charges.

M. le ministre des travaux publics. Raison de plus, monsieur Rudelle, pour la traiter sévèrement si elle ne remplit pas les clauses du cahier des charges. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gauthier (de Clagny). Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Ernest Roche.

M. Ernest Roche. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous donner lecture d'une lettre que j'ai reçue d'employés de chemins de fer, dont la situation est à la fois pénible et intéressante, des conducteurs de trains, sur la vigilance desquels repose le plus souvent la sécurité des voyageurs ?

L'objet de leur réclamation est tout ce qu'il y a au monde de plus juste, vous allez en juger. Voici leur lettre :

Paris le 12 février 1905.

« Monsieur Ernest Roche, député des Epinettes, Paris.

« Nous venons vous prier de vouloir bien encore vous occuper de nous, employés de chemins de fer, avant la clôture du budget des travaux publics.

» Il s'agit d'un service spécial, celui des conducteurs de trains qui, ainsi que vous le savez, ont une tâche délicate à remplir et assument une lourde responsabilité, car c'est principalement sur nous que repose la sécurité des voyageurs.

» Or, cette tâche, pour le service de banlieue, nous est rendue difficile, presque impossible à remplir par suite d'un abus que seul M. le ministre peut faire cesser, en rappelant les compagnies au respect de ses propres règlements.

» Matin et soir, nos fourgons, aussi bien en tête et queue du train, sont envahis par les voyageurs au point qu'il nous est matériellement impossible de nous mouvoir ni d'exécuter aucune manœuvre. Notre frein à air et notre frein à main ne sont plus à notre portée et, dans un cas grave, nous ne pourrions prévenir un accident.

» Les règlements pourtant sont formels, ils portent que les conducteurs ne doivent laisser personne pénétrer dans leurs fourgons.

» D'autre part, nos chefs exigent au contraire par des ordres verbaux que nous laissions les portes ouvertes et que nous nous laissions envahir par les voyageurs.

» Nous vous demandons ce qui arriverait si une catastrophe survenait et qu'il y eût mort d'homme. Comme toujours c'est nous qui serions rendus responsables de l'accident et on ne manquerait pas de nous condamner en invoquant contre nous le règlement qu'on nous met dans l'obligation de ne pas respecter.

» Admettons par exemple que, pour un motif quelconque, par un brouillard intense, le conducteur d'arrière soit obligé d'abandonner son train pour aller le protéger à la distance réglementaire, 800 ou 1,200 mètres ! Qu'arrive-t-il si le fourgon est bondé de voyageurs et que le train se remette en marche avant le retour du conducteur ?

» Il arrivera ce qui est déjà arrivé plus d'une fois : Un voyageur bien intentionné bloquera le train en faisant fonctionner le frein à air et le train qui ne sera plus protégé sera exposé à un tamponnement épouvantable.

» En somme, ce que demandent les conducteurs est très peu de chose ; ces modestes agents, dont les émoluments sont si faibles en raison de la responsabilité qui leur incombe, demandent que les compagnies observent les règlements en donnant les ordres nécessaires pour interdire l'accès des fourgons aux voyageurs qui n'y ont pas droit :

» Ou bien que M. le ministre assure qu'en cas d'accident grave, déraillement, tamponnement ou autres, et qu'il y ait des morts ou des blessés dans les fourgons ils ne seront pas inquiétés à ce sujet.»

Suivent des signatures que, vous le comprenez bien, il ne m'est pas possible de divulguer.

J'ai voulu me rendre compte par moi-même, M. le ministre, du bien fondé de la réclamation de ces braves gens. Je suis allé le matin et le soir à la gare Saint-Lazare, à l'arrivée et au départ des trains, et

voilà les observations que j'ai recueillies sur place et dont je puis vous garantir la rigoureuse authenticité.

Laissez-moi d'abord et avant tout mettre sous vos yeux l'article 183 du service des gares, dont l'inobservation fait l'objet de la plainte justifiée des conducteurs de chemins de fer. Cet article est ainsi conçu :

« Les conducteurs ne doivent admettre dans leurs fourgons que les personnes munies d'une autorisation écrite du directeur de la compagnie ou comprises dans les exceptions ci-après :

» Les fonctionnaires du service du contrôle ;

» Les agents de surveillance des lignes télégraphiques. »

Voilà déjà qui est suffisamment formel.

Il y a en outre une ordonnance de police émanant du ministre des travaux publics :

» Loi du 15 juillet 1845, modifiée le 1^{er} mars 1901 :

» Il est défendu d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale. »

Il est bien évident que les fourgons sont dans ce cas ; ils ne sont destinés qu'au transport des bagages et ne doivent contenir que les freins et l'homme ou les agents chargés de les manier.

On ne s'explique guère comment l'abus existant aujourd'hui a pris naissance. Il faut remonter, pour en découvrir la cause première, à l'époque de l'Exposition universelle où les encombrements excessifs de voyageurs leur servaient d'abord d'excuse.

Ces abus auraient dû normalement cesser avec la cause qui les avait produits. Il n'en a malheureusement rien été.

L'été dernier, une consigne, affichée dans les postes des conducteurs à la gare de Paris-Saint-Lazare, enjoignait à ceux-ci de laisser les portes de leurs fourgons ouvertes.

Cette consigne a été levée à la suite d'un pénible accident. Un concours de musique avait eu lieu à Boulogne-sur-Seine et un musicien monté dans le fourgon, était tombé sous le tunnel des Batignolles et s'était tué.

Depuis à vrai dire la consigne écrite n'existe plus. Mais des ordres formels la remplacent. Ces ordres émanent du chef de gare du service de banlieue et les conducteurs qui ne s'y conforment pas sont menacés ou punis. Il y en a qui ont été punis. Je puis ajouter cependant que la punition infligée avait été levée par l'intervention du commissaire de surveillance administrative. La compagnie n'osa pas insister tant elle avait conscience du tort dans lequel elle s'était placée.

Aujourd'hui encore la même situation intolérable est faite aux conducteurs de trains. S'il arrive qu'un conducteur, fort de son droit, ferme les portes de son fourgon le chef de gare les fait ouvrir par un homme d'équipe. Le fourgon est envahi, les voyageurs s'assèment sur le siège du conducteur ; toute manœuvre rapide lui est rendue impossible, et il est souvent obligé de laisser des colis en souffrance.

M. Argeliès. Ces abus existent également sur la ligne de Vincennes.

M. Ernest Roche. Vienne un accident, une catastrophe, c'est le malheureux conducteur qui, devant les tribunaux, sera rendu responsable des morts et des blessés. (*Très bien ! très bien !*)

Il suffit, monsieur le ministre, de vous signaler ce déplorable état de choses pour que vous y mettiez bon ordre. On peut atteler aux trains de grandes voitures

contenant 72 places qui remplaceront avantageusement les fourgons. Il vaut mieux épargner des vies humaines que du matériel.

Je termine, monsieur le ministre, en vous priant de rappeler les compagnies de chemins de fer au respect des règlements et de faire cesser les abus que j'ai l'honneur de vous signaler, aussi bien pour la sécurité publique que pour le bon fonctionnement du service et la tranquillité des conducteurs. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Je ne méconnais pas la gravité de la situation que vous me signalez. Je prendrai, dès demain, toutes les mesures nécessaires pour la faire cesser. (*Très bien ! très bien !*)

M. Ernest Roche. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

M. Gauthier (de Clagny). Je voudrais appeler l'attention de M. le ministre sur des réclamations déjà anciennes faites par des voyageurs circulant entre Paris et Versailles et réciproquement et qui peuvent utiliser les billets ouvriers.

Je sais que la compagnie de l'Ouest a fait sur ce point de grands sacrifices et qu'elle a accordé certaines satisfactions au public ouvrier. Mais elle devrait faire un pas de plus et accueillir une réclamation déjà ancienne et pour laquelle le public ne comprend pas la résistance qu'elle oppose.

Des voyageurs ouvriers partant de Versailles et se dirigeant sur Paris avec des billets ouvriers pour trouver du travail, ont le droit de se rendre à Paris ; mais si, pour des raisons quelconques, ces voyageurs trouvent du travail à Clichy, Suresnes ou Puteaux, et veulent s'arrêter à une station intermédiaire, ils sont obligés de payer le tarif entier. De sorte que la compagnie qui transporte pour un prix minimum de Versailles à Paris, refuse de transporter pour le même prix les voyageurs à Puteaux ou à Clichy, stations intermédiaires.

De là ces réclamations, mais la compagnie prétend se retrancher derrière la résistance du ministère des travaux publics pour se refuser à donner satisfaction.

M. Pérouse, directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Nous avons insisté tout récemment auprès de la compagnie pour qu'elle donne satisfaction à cette réclamation.

M. Gauthier (de Clagny). Je suis heureux d'entendre de la bouche de M. le directeur des chemins de fer cette déclaration formelle. Elle permettra aux intéressés d'agir avec une insistance d'autant plus grande que jusqu'à présent la compagnie se retranchait derrière le ministère.

M. le directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Nous insisterons.

M. Gauthier (de Clagny). Je vous remercie de bien vouloir insister, et j'espère que grâce à votre bienveillance et à votre sollicitude nous aboutirons.

Reste un autre détail. Il y a à Saint-Cloud deux gares pour se rendre à Paris ; les deux lignes aboutissent à la gare Saint-Lazare : les ouvriers peuvent prendre l'une de ces deux gares à l'exclusion de l'autre, et font ainsi un trajet considérable pour s'y rendre. La compagnie se retranche là encore, derrière la résistance du ministre.

M. le commissaire du Gouvernement. Nous n'avons pas été saisis de réclamations sur ce point.

M. Gauthier (de Clagny). Je crois que vous en serez saisis bientôt.

J'appelle sur ces points de détail l'attention bienveillante de l'administration. Pour l'administration supérieure c'est peu de chose, il s'agit d'une petite réforme, mais au regard des ouvriers qui le sollicitent en vain depuis longtemps, ce serait une satisfaction énorme accordée à leurs revendications. Elles vous paraîtront, j'en suis convaincu, très légitimes. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. La discussion générale des dispositions budgétaires relatives aux conventions est close.

Nous passons à l'examen des chapitres relatifs aux chemins de fer :

« Chap. 41. — Remboursements des avances, autres que celles des compagnies affectées à des travaux de chemins de fer, 400,000 fr. »

Sur ce chapitre, quatre projets de résolution ont été déposés, dont certains ont été déjà discutés ; c'est le cas de celui de MM. Gentil, Disleau et un grand nombre de nos collègues.

J'en rappelle les termes :

« La Chambre, convaincue qu'il est dès à présent possible d'améliorer les conditions de sécurité du travail dans l'exploitation des chemins de fer, invite le ministre des travaux publics à poursuivre l'adaptation au matériel du système de l'accrochage automatique. »

M. le ministre des travaux publics. Nous acceptons.

M. le président. M. le ministre des travaux publics et la commission du budget ont accepté le projet de résolution.

Je le mets aux voix.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. M. Bouveri et plusieurs de ses collègues ont déposé un autre projet de résolution dont il a été donné lecture.

J'en rappelle les termes :

« La Chambre invite le ministre des travaux publics à ne plus homologuer aucun tarif relatif au transport des houilles, si ces tarifs ne donnent pas satisfaction à toutes les contrées minières ou industrielles ;

» L'invite en outre à négocier avec les compagnies pour que celles-ci présentent le plus tôt possible un tarif spécial pour le centre de la France, et notamment pour les départements de Saône-et-Loire et de l'Allier.

» Ce tarif devrait être de 12 p. 100 au-dessus de celui qui est en vigueur actuellement pour le transport des houilles des départements cités au deuxième paragraphe. »

Ce projet de résolution a donné lieu à un ensemble d'observations et à une discussion. M. le ministre des travaux publics a fait certaines réserves ; mais, sous ses réserves, je ne crois pas qu'il s'oppose en principe à l'adoption de ce projet de résolution ?...

M. le ministre des travaux publics. Cela me gênera beaucoup.

M. le président. Je mets aux voix, sous ces réserves, le projet de résolution de M. Bouveri et ses collègues.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous passons à un autre projet

de résolution, qui est présenté par MM. Jean Bourrat, Escanyé, Sarraut, Sauzède, Aldy, Théron, de Laurens-Castelet, Lafferre, Augé, Paul Vigné, Mas, Bénézech, Salis, Razimbaud, Devèze, François Fournier, Poisson; Pastre, Doumergue et Louis Martin (Var).

Ce projet de résolution est ainsi conçu :

« La Chambre invite M. le ministre des travaux publics à négocier avec les sept grands réseaux (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans, Ouest, Midi, Etat), en vue d'appliquer, ne serait-ce qu'à titre provisoire jusqu'au 1^{er} janvier 1906, mais d'urgence, au transport des vins les prix et conditions du tarif commun P. V. 102, concernant les céréales et farines, en appliquant au retour des fûts vides (emballage du vin) la gratuité accordée au retour des sacs vides (emballage du blé, céréales, farines).

» Qu'en outre il soit créé, au chapitre 1^{er} de ce tarif, un barème spécial applicable aux expéditions sans conditions de tonnage comportant un écart de 4 à 5 fr. par tonne reparti sur un parcours de 800 kilomètres, comme cela existait avant 1894. »

La parole est à M. Bourrat.

M. Jean Bourrat. Hier et aujourd'hui la Chambre a entendu de très nombreux orateurs parler de ce qu'on a appelé sur les bancs de cette Chambre la chinoiserie des tarifs de transport.

Vous me permettrez, à mon tour, messieurs, de vous signaler les abus qui se commettent à propos des transports des vins. Vous n'ignorez pas que, cette année, la viticulture traverse une crise particulièrement pénible. Les vigneron ont récolté une quantité considérable de vin, et le ministère des finances n'ayant pas exercé sur la fabrication des vins de sucre, une surveillance suffisamment active, il y a, dans les centres de production, une quantité de vin plus grande que n'en demande la consommation normale. Par suite du défaut d'équilibre entre l'offre et la demande, les malheureux viticulteurs de nos régions ont dû se résigner à vendre le vin à 6 ou 7 francs l'hectolitre.

Il est entendu que, pour le transport, 1 hectolitre de vin est compté pour 120 kilogrammes, ce qui fait que la tonne métrique de vin ne renferme en réalité que 840 litres.

Et maintenant, si nous examinons le prix payé pour le transport sur les divers réseaux, nous verrons tout d'abord que, pour les parcours n'empruntant qu'un seul réseau et pour des distances égales, les taxes payées par les expéditeurs, qui sont le plus souvent les récoltants eux-mêmes, diffèrent absolument de compagnie à compagnie.

Ainsi, de Perpignan à Tonneins, il y a 374 kilomètres; de Perpignan à Neussargues, il y en a 366, et cependant le prix de transport est de 14 fr. 34 la tonne pour le premier trajet, alors qu'il est de 27 fr. 63 pour le second, plus court de 5 kilomètres; on en déduit que, dans le premier cas, le transport de l'hectolitre coûte 1 fr. 73, tandis qu'il coûte 3 fr. 27, dans le second.

Autre exemple :

De Bordeaux à Montauban et de Bordeaux à Bayonne, la distance est sensiblement la même. Néanmoins, le vin paye 79 centimes l'hectolitre, pour être transporté de Bordeaux à Montauban et 2 fr. 12 pour aller de Bordeaux à Bayonne.

M. Pérouse, directeur des chemins de fer,

commissaire du Gouvernement. C'est en vertu d'une loi que vous avez votée.

M. Jean Bourrat. Voici encore un exemple, et cette fois vous ne pourrez pas dire que c'est en vertu d'une loi, monsieur le directeur.

De Port-Vendres à Cette — distance 163 kilomètres — les tarifs de transport sont de 13 fr. 48 la tonne; mais de Cette à Port-Vendres, c'est-à-dire pour effectuer le même parcours sur les mêmes rails, en faisant le même trajet, on ne paye plus que 7 fr. (*Mouvements divers.*) Voyez quelle bizarrerie règne dans les tarifs de transport en ce qui touche les vins.

Examinons maintenant les transports qui empruntent plusieurs réseaux.

De Perpignan à Calais, il y a 1,197 kilomètres; de Perpignan à Brest, il y en a 1,185; la distance est donc à peu près égale. Or, le transport de la tonne coûte 32 fr. 50 de Perpignan à Calais, et 42 fr. 46 de Perpignan à Brest, et celui de l'hectolitre, 3 fr. 87 de Perpignan à Calais et 5 fr. 08 de Perpignan à Brest. Ainsi, il y a une différence de 1 fr. 21 par hectolitre pour la même distance.

De Perpignan à Nantes, il y a 846 kilomètres, comme de Perpignan à Mirecourt. Par hectolitre, on paye pour le premier parcours 4 fr. 20, et pour le second 6 fr. 48. De Perpignan à Paris, la distance est presque la même que celle de Perpignan à Nancy; pour le premier parcours, on paie 3 fr. 51, par hectolitre, et pour le second, 7 fr. 05.

Vous voyez ainsi, messieurs, que le même vin paye un prix différent suivant le réseau sur lequel il voyage. Il me sera permis de constater, en outre, que, dans ces tarifs, l'inégalité le dispute à l'illogisme.

En effet, la taxe de transport de la Nouvelle à Perpignan, pour une distance de 43 kilomètres, s'élève à 5 fr. 56 par tonne. De la Nouvelle à Bordeaux, pour une distance de 425 kilomètres, le tarif n'est que de 10 francs.

Ainsi, alors que le vin a parcouru de la Nouvelle à Bordeaux un trajet dix fois supérieur à celui de la Nouvelle à Perpignan, le tarif de transport est à peine le double! (*Mouvements divers.*)

Dans ces conditions, vous estimerez certainement qu'il faut absolument que nos tarifs de transports soient rendus équitables.

La Chambre a été saisie d'un projet qui a fait lui-même l'objet d'un rapport de la part de la commission des travaux publics.

Dans ce rapport, qui se termine par un projet de résolution, la commission des travaux publics demandait précisément la création d'un tarif commun, à base kilométrique décroissante, analogue au tarif 102, spécial au transport des céréales et des farines.

On ne saurait objecter qu'il est impossible de traiter les vins et les blés sur le pied d'égalité. Il me serait facile d'y répondre que le vin comme le blé comporte, en matière de transport, des risques de même importance, eu égard à la valeur propre de la marchandise. Un wagon complet de vin contient 5,000 ou 6,000 kilogrammes, c'est-à-dire 8, 9, 10 demi-muids, comme on dit en termes de métier.

Certes, il est possible que ce chargement, par suite d'un choc, laisse échapper une partie de son contenu et subisse une avarie; mais dans le même ordre

d'idées, des sacs de blés empilés dans un wagon, peuvent être atteints par la mouille. Si le transport est bien conditionné, il n'y a pas de raison péremptoire pour que les risques fortuits soient plus grands pour une marchandise que pour l'autre; au regard du transporteur, on peut donc les considérer comme identiques.

J'ajoute qu'au point de vue des manutentions, il semble plus facile et partant moins onéreux pour les compagnies ou pour les expéditeurs, de faire des transports de vins par demi-muids que des transports de blé. Un wagon de blé contient, en effet, 70 ou 80 sacs qu'il faut élever à dos d'homme et empiler les uns sur les autres; pour charger un wagon de vin, il suffit de rouler les 8 ou 10 demi-muids qu'il doit recevoir.

On ne m'objectera pas non plus que la réduction des tarifs diminuera les recettes des compagnies; je répondrais que, par le seul fait de l'abaissement des tarifs, le tonnage progresserait suffisamment pour compenser la moins-value des produits bruts.

Les compagnies n'ont pas hésité à faire un tarif commun à barèmes réduits pour le transport des grains et des farines. Or, dans l'année 1901, elles ont transporté 8,500,000 tonnes de blé, de céréales et de farines, et elles ont transporté 7,352,000 tonnes de vins. Du moment que les compagnies ont créé un tarif commun pour les transports des céréales et des farines, pourquoi n'en créeraient-elles pas un pour le transport des vins qui donne un tonnage presque aussi important?

Il faut tenir compte de ce fait que les compagnies ont déjà accordé des tarifs communs aux marchandises suivantes :

Tarif 102 : céréales et farines, riz, tourteaux, résidus de betteraves et de pommes de terre.

Tarif 103 : pommes à poiré et pommes à cidre.

Tarif 111 : ardoises, briques, carreaux, tuyaux et tuiles.

Tarif 112 : argile et bauxite.

Tarif 113 : minerais.

Tarif 114 : instruments agricoles.

Tarif 115 : asphaltes et bitume.

Tarif 118 : chlorure de potassium et sulfate de potasse.

Tarif 122 : tous les engrais.

Tarif 126 : fûts vides.

Tarif 127 : déchets de peaux de tanneries et os.

Tarif 128 : matériel d'entrepreneurs, tombereaux, voitures automobiles.

Tarif 129 : wagons-réservoirs.

Enfin un tarif commun est à l'étude pour le transport des fruits.

Eh bien ! Que demandons-nous ? Nous demandons que les compagnies étudient ou que le ministre des travaux publics les invite à étudier la création d'un tarif commun aux sept grands réseaux en ce qui concerne le transport des vins.

Il ne faut pas se dissimuler que cette mesure rendrait les plus grands services à la viticulture, car aujourd'hui, vous ne l'ignorez pas, lorsqu'un viticulteur veut expédier du vin, il lui est très difficile de savoir quel est le prix du transport. Je ne rappellerai pas devant la Chambre que le livret Chaix, c'est-à-dire le recueil des tarifs des chemins de fer pèse 9 kilogr. 600 grammes et que bien peu nombreux

sont ceux qui savent exactement quel tarif devra être appliqué et quelle somme il leur faudra déboursier.

D'autre part, il est de toute nécessité que les compagnies de chemins de fer fassent des efforts pour développer l'agriculture, l'industrie et le commerce. Si les compagnies persistaient dans leur attitude intransigeante elles commettraient la plus déplorable des erreurs : depuis quelques années, le paysan et l'ouvrier se renseignent, cherchent à se rendre compte. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Tout à l'heure, un des précédents orateurs faisait allusion aux paroles que j'ai prononcées : « Que les compagnies prennent garde, disait-il, c'est le rachat qui les guette ! »

Il ne faut pas en être surpris, les compagnies ont tout fait pour énerver contre elles l'opinion publique.

Sans doute, monsieur le ministre, à raison des capitulations successives consacrées par des lois de concession et les conventions passées entre les compagnies et l'Etat, vous ne pouvez imposer aux compagnies ni création, ni abaissement de tarifs ; mais vous avez d'autres armes, servez-vous-en contre les compagnies. Si vous ne pouvez peser directement sur elles, vous pouvez indirectement arriver à triompher de leur inertie ou de leur mauvais vouloir. Je vous connais suffisamment énergique et au courant des maux dont souffre la région que nous avons l'honneur de représenter, pour être assuré que tous vos efforts tendront à obtenir, pour les transports des vins le tarif commun aux sept grands réseaux que je réclame avec insistance. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Le projet de résolution de M. Bourrat répond trop à ma pensée pour que je ne l'accepte pas. (*Très bien ! très bien !*)

Je l'accepte donc.

M. Chapuis. Je demande la parole.

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

M. Chapuis. Je tiens à faire une réserve.

M. Bourrat prend la défense des intérêts de la région qu'il représente; nous sommes obligés de prendre la défense des intérêts de notre région, au même titre que lui. Nous sommes également producteurs de vin, nous désirons que les vins du Midi ne viennent pas, grâce aux tarifs spéciaux, faire concurrence aux nôtres.

Je considère que le projet de résolution de M. Bourrat est de nature à troubler l'équilibre entre toutes les régions, et je demande à la Chambre d'adopter une mesure égale entre toutes les régions de la France. (*Très bien ! très bien sur divers bancs.*)

M. Jean Bourrat. Les vins de la région que représente mon collègue M. Chapuis ne ressemblent en rien à ceux de ma région. (*Mouvements divers. On rit.*)

M. Chapuis. Nous considérons les nôtres comme supérieurs; ils se boivent couramment et sont consommés dans ma région, et je ne voudrais pas que des vins de qualité moindre et de prix inférieur viennent les concurrencer sur le marché du Centre. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Chacun défend les intérêts de sa région comme il l'entend, et, en ce moment, je prends la défense des intérêts du consommateur en même temps que je défends ceux du producteur. (*Très bien ! très bien !*)

M. Anthime-Ménard. Il est à craindre que pour les intéressés il ne se produise une certaine confusion, car en écoutant M. Bourrat, je me demandais si les tarifs plus avantageux qu'il réclamait ne portaient que sur les vins transportés à l'état de vin et ne portaient pas aussi sur les vendanges.

M. Jean Bourrat. Non.

M. Anthime-Ménard. Il ne faut pas oublier que les vendanges du Midi sont arrivées notamment cette année dans d'autres régions de la France par trains entiers dont le chargement représentait trois ou quatre fois la récolte des domaines voisins.

Il y a eu là des abus scandaleux, et tout en demandant aux compagnies d'accorder toutes les facilités possibles pour le transport des vins naturels, je crois que certaines facilités exagérées accordées pour le transport des vendanges prendraient le caractère d'une contribution à la fraude. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. Jean Bourrat. Je réponds d'un mot à l'observation de notre collègue. Je ne suis pas d'avis que l'on réduise le tarif du transport pour les raisins de vendange ; en voici la raison. Dans beaucoup de centres où on récolte peu ou point de raisins, on fait venir des raisins de vendange, et, grâce à l'addition de sucre, on obtient une quantité de vin bien supérieure à celle que donnerait le raisin seul s'il était pressuré sur place.

On commet ainsi une fraude que je signale à l'attention de M. le directeur général des contributions indirectes. Je lui demande même de prendre les mesures les plus efficaces et les plus énergiques pour qu'on ne puisse plus faire de vin de sucre, au détriment de la production viticole et de la santé publique.

Je maintiens le projet de résolution que j'ai eu l'honneur de proposer et qui a été accepté par M. le ministre des travaux publics.

M. le président. Je donne une nouvelle lecture du projet de résolution de M. Bourrat et ses collègues.

« La Chambre invite M. le ministre des travaux publics à négocier avec les sept grands réseaux (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans, Ouest, Midi, Etat), en vue d'appliquer, ne serait-ce qu'à titre provisoire jusqu'au 1^{er} janvier 1906, mais d'urgence, aux transports des vins les prix et conditions du tarif commun P. V. n° 102, concernant les céréales et farines, en appliquant au retour des fûts vides (emballage du vin) la gratuité au retour des sacs vides (emballage du blé, céréales, farines).

» Qu'en outre il soit créé au chapitre 1^{er} de ce tarif un barème spécial applicable aux expéditions, conditions de tonnage comportant un écart de 4 à 5 fr. par tonne réparti sur un parcours de 800 kilomètres comme cela existait avant 1894. »

M. Riotteau. Nous demandons le même traitement pour les cidres.

M. Jean Bourrat. C'est entendu.

M. Ferdinand Bougère. Ce projet de résolution a-t-il été examiné par une commission de la Chambre ?

La question qu'il soulève est très importante. M. Chapuis a fait, en effet, observer tout à l'heure avec beaucoup de raison que ce projet n'intéresse pas seulement la région que représente M. Bourrat, mais aussi une foule d'autres régions.

Il est donc très important que ce projet soit exa-

miné par une commission, ne serait-ce que par la commission des chemins de fer.

M. Jean Bourrat. Il a été examiné et un rapport favorable a été fait.

M. Debussy. Je demande la parole.

M. Ferdinand Bougère. Avant de voter, je demande donc si ce projet de résolution a fait l'objet d'un rapport présenté par une commission compétente.

M. Jean Bourrat. Oui, il est la reproduction d'une proposition de loi dont le rapport a été déposé à la séance du 7 juillet 1904, imprimé et distribué.

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

M. Debussy. L'honorable M. Bourrat a demandé que les compagnies mettent à l'étude un tarif commun sur les vins, égal au tarif sur les céréales.

Je dois faire remarquer à la Chambre que le transport des vins ne présente aucune analogie avec le transport des céréales par le tarif n° 102. Je dois dire pourquoi ce tarif n° 102 a été établi en raison même des conditions nouvelles de l'admission temporaire des blés que la Chambre a adopté.

Il s'agissait de permettre au trop plein de la récolte du Nord de pouvoir se rendre dans le Midi avec un tarif aussi réduit que possible pour alimenter des populations qui ne récoltent pas suffisamment de blé pour leur subsistance.

La situation des vins n'est pas la même. Comme le faisait fort bien remarquer M. Chapuis, au moyen de ce tarif nouveau vous risquez de jeter sur le marché des quantités considérables de vin qui feraient concurrence à ceux que produisent des régions déjà suffisamment approvisionnées. (*Très bien ! très bien !*)

M. Albert Sarraut. C'est une erreur ; on cherche au contraire à envoyer le vin dans des départements qui ne sont pas producteurs.

M. Debussy. L'exemple cité par M. Chapuis est absolument saisissant. En effet M. Bourrat sait bien que si le transport des vins de Perpignan à Nancy est beaucoup plus élevé que de Perpignan à Paris c'est parce que la région de Nancy produit des vins en quantité suffisante pour sa consommation, tandis que ce n'est pas vrai pour la région de Paris. Voilà tout le secret.

Un membre au centre. Paris en produit aussi.

M. Debussy. Oui, mais pas en quantité suffisante.

M. Bourrat sait que les compagnies de chemins de fer établissent leurs tarifs spéciaux suivant les besoins des régions intéressées. C'est là une question complexe et qui ne peut être discutée au pied levé.

D'ailleurs, je m'étonne que depuis quelques jours on nous présente une masse de projets de résolution qui seraient bien mieux à leur place dans le cabinet de M. le Ministre des travaux publics. M. Bourrat fait partie du comité consultatif des chemins de fer : pourquoi n'y va-t-il pas discuter la question des tarifs de transport des vins ?

M. Jean Bourrat. Parce que les membres du comité consultatif n'ont pas le droit d'apporter une proposition. Ils ne peuvent discuter que sur les propositions qui leur sont soumises.

M. Debussy. Vous avez le droit d'aller trouver le ministre, il ne refusera pas de vous recevoir dans son cabinet ; et, comme il vient de le faire, il vous répon-

dra : « Je ferai tout mon possible pour engager les compagnies dans cette voie ». Vous l'avez dit vous-même tout à l'heure : il n'y a aucun moyen de les y contraindre. Que faisons-nous donc ici en ce moment ? Nous perdons notre temps, mes chers collègues. *Très bien ! très bien ! sur plusieurs bancs.*)

Je fais remarquer que j'ai refusé, dans une séance précédente, de prendre la parole sur un chapitre du budget de l'agriculture sur lequel je m'étais fait inscrire ; je pensais que cet exemple serait suivi par beaucoup de nos collègues et qu'ainsi nous ne retarderions pas le vote du budget : je vois aujourd'hui qu'on traite ici à plaisir des sujets qui n'ont pas été portés devant la Chambre... *(Très bien ! très bien ! sur plusieurs bancs.)* Je ne parle pas spécialement de l'intervention de l'honorable M. Bourrat.

M. Albert Sarraut. C'est un étrange procédé de discussion !

M. Debussy. Je répète que nous perdons notre temps à discuter des questions qui n'ont pas à être examinées sous cette forme par la Chambre et qui seraient bien mieux traitées dans le cabinet du ministre des travaux publics. *(Très bien ! très bien ! sur les mêmes bancs.)*

M. Albert Sarraut. Nous avons à défendre ici des intérêts considérables et intéressants.

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

M. Georges Cochery, président de la commission du budget. Je voudrais faire remarquer à la Chambre où nous en arrivons par la jonction des interpellations les plus diverses au budget. Quand il s'agit seulement d'appeler l'attention du ministre sur des désirs qui ne souffrent pas de contradiction de la part d'autres collègues, il peut n'en résulter qu'un faible retard ; mais quand on aboutit à une discussion contradictoire comme celle à laquelle nous assistons, on arrive à prolonger d'une façon abusive et à retarder gravement la discussion du budget.

En effet, on ne peut, dans un projet de résolution forcément court et succinct, traiter et résoudre toutes les questions accessoires. Des interventions surgissent, des oppositions naissent ; on demande des additions, des modifications ; c'est en réalité tout un code de tarifs de chemins de fer que l'on arrive à discuter et à improviser en séance. *(Très bien ! très bien ! sur plusieurs bancs.)*

Aussi aujourd'hui je demande à M. Bourrat, qui est membre de la commission du budget, qui en maintes circonstances nous a donné des preuves de son vif désir de voir aboutir rapidement le vote du budget, de faire confiance à M. le ministre des travaux publics, de ne pas oublier que le ministre a souci des intérêts de toute la France en matière de transports et qu'il est particulièrement éclairé sur les vœux de la région du Midi. *(Très bien ! très bien !)*

Nos collègues qui sont intervenus tout à l'heure auront toujours le droit de s'adresser au ministre lorsque les négociations qu'il aura engagées auront abouti et qu'on se trouvera en face de projets fermes. Actuellement la discussion ne peut que porter sur des hypothèses fatalement stériles, elle ne saurait aboutir à aucun résultat. *(Très bien ! très bien !)*

Je demande donc à M. Bourrat de s'en rapporter à M. le ministre des travaux publics, de se contenter de la déclaration très ferme que M. le ministre lui fait, qu'il va entrer dans la voie indiquée en engageant des

négociations avec les compagnies de chemins de fer, et de vouloir bien retirer son projet de résolution. *(Très bien ! très bien !)*

M. Jean Bourrat. Dans ces conditions je retire mon projet de résolution. *(Très bien ! très bien !)*

M. Chapuis. Nous maintenons nos observations.

M. le ministre des travaux publics. M. Debussy disait que lorsqu'on a créé le tarif n° 102, nous étions en pleine crise agricole. Il s'agissait alors de faire pénétrer le blé dans les régions du midi qui, cependant, en produisent.

Or, à l'heure actuelle, nous sommes en pleine crise vinicole et on nous demande que nous fassions pour les vins ce que l'on a fait pour les blés.

Je donne volontiers à M. Bourrat et à ceux de ses collègues qui s'intéressent à cette question l'assurance que je ferai tout mon possible pour amener les compagnies à diminuer leurs tarifs. *(Très bien ! très bien !)*

M. Jean Bourrat. Je remercie M. le ministre des travaux publics de cette déclaration.

M. Chapuis. Nous aussi, nous avons le souci de protéger les vins de notre pays.

M. le président. Le projet de résolution de M. Bourrat est retiré.

MM. Devins et Vigouroux ont déposé un autre projet de résolution ainsi conçu :

« La Chambre invite M. le ministre des travaux publics à s'entendre avec les compagnies de chemins de fer pour obtenir des modifications aux cahiers des charges, réglant le transport en petite vitesse, de façon à abrégier les délais accordés actuellement aux compagnies pour le transport des marchandises. »

La parole est à M. Devins.

M. Devins. Le projet de résolution que nous soumettons à la Chambre a pour objet, ainsi que vous venez de l'entendre, d'inviter M. le ministre des travaux publics à négocier avec les compagnies pour obtenir que les délais de transport par chemins de fer en petite vitesse soient abrégés. C'est bien moins une question que je soumetts à la Chambre qui l'a déjà résolue affirmativement à plusieurs reprises, qu'une demande que j'adresse à M. le ministre de solutionner au plus vite cette question.

Il existe une commission chargée de l'étude des modifications à apporter dans les transports ; et je serais très obligé à M. le ministre de nous dire où en sont les travaux de cette commission.

M. le directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Ce n'est pas une commission qui est chargée d'étudier ces questions, c'est le service du contrôle commercial. Cette étude se poursuit ; nous la pressons le plus possible. Elle offre certaines difficultés, comme la Chambre le comprendra. J'espère néanmoins qu'elle aboutira prochainement. *(Très bien ! très bien !)*

M. Devins. Je remercie M. le commissaire du Gouvernement de ses déclarations ; elles donnent satisfaction aux intéressés qui attendent depuis si longtemps une solution conforme aux désirs déjà manifestés par la Chambre.

J'ai à poser à M. le ministre une autre question connexe à celle que je viens de lui adresser, je veux parler de la question des horaires du service des voyageurs sur les lignes secondaires des chemins de fer. Ces horaires laissent beaucoup à désirer sur quelques-unes de ces lignes.

Le conseil général du département que j'ai l'honneur de représenter, la Haute-Loire, a invité M. le ministre des travaux publics à demander des modifications d'horaires sur les lignes d'Orléans à Darsac et de Crapanne à Sembadel. Certains de nos cantons, les cantons d'Allègre, Craponne, Lachaise-Dieu, sont absolument désertés ; ils communiquent très difficilement soit avec le chef-lieu d'arrondissement, soit avec le chef-lieu du département, soit avec la capitale. Je pense qu'il me suffira d'attirer l'attention de M. le ministre sur ce point pour que dans la mesure du possible satisfaction soit donnée aux régions intéressées.

M. le ministre des travaux publics. J'étudierai la question que vous me posez avec le désir de vous être agréable.

M. le président. Je mets aux voix le projet de résolution de MM. Devins et Vigouroux.

(Le projet de résolution, mis aux voix est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Germain Périer, sur le chapitre 44.

M. Germain Périer. La Chambre se rappelle peut-être qu'elle a voté l'année dernière un projet de résolution invitant la compagnie du Creusot, dirigée par notre confrère M. Schneider, à ouvrir au public le chemin de fer de Saint-Léger-sur-Dheune, Mazonay et Changé, dans le département de Saône-et-Loire.

Eh bien, malgré tous mes efforts, malgré tous ceux du conseil général de Saône-et-Loire, malgré le vote de la Chambre, la situation se trouve encore aujourd'hui dans le même état que l'année dernière.

Permettez-moi, en quelques mots, de vous faire un court historique de la question ;

A la date du 28 juillet 1860 — l'affaire ne date pas d'aujourd'hui — un décret autorisait la compagnie Schneider à ouvrir un chemin de fer de Saint-Léger-sur-Dheune à Mazonay pour transporter le minerai nécessaire à l'alimentation des hauts fourneaux du Creusot. Ce décret, parfaitement régulier, porte la signature de Rouher et celles des autorités de l'époque. Je me bornerai à en citer quelques lignes.

Voici comment s'exprimait l'article 2 du décret :

« L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté au transport des produits des mines de la société du Creusot et cette société jouira du bénéfice de l'article 62 du cahier des charges. Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement, soit d'un service public de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises et dans ce cas, les dispositions du titre 4 et de l'article 34 seront applicables. »

Ce décret de 1860 qui a aujourd'hui quarante-cinq ans de date et qui impose à la compagnie du Creusot l'obligation d'ouvrir ce chemin de fer aux voyageurs, n'a pas encore reçu d'exécution.

Il est cependant stipulé dans le décret que ce chemin de fer devra être ouvert au public lorsque l'utilité s'en fera sentir. Et pour démontrer la nécessité de cette ouverture, nous avons émis des vœux au conseil général de Saône-et-Loire, nous avons fait signer des pétitions qui ont été répandues dans toutes les communes traversées par ce chemin de fer et nous avons enfin obtenu de M. Baudin, alors ministre, auquel j'adresse à ce sujet l'expression de ma reconnaissance

l'ouverture d'une enquête. Cette enquête a donné les résultats que j'avais prévus et qu'avaient prévus tous mes collègues du département.

Toute la population du pays a signé à cette enquête demandant l'ouverture du chemin de fer. L'affaire a été renvoyée aux ingénieurs du contrôle. Ceux-ci ont donné un avis défavorable, sauf, je m'empresse de l'ajouter, l'un deux, qui est aujourd'hui notre collègue, l'honorable M. Janet, alors ingénieur du contrôle, à qui j'adresse également l'expression de toute ma reconnaissance.

L'affaire n'est sortie des cartons de l'administration que grâce au concours de M. Janet qui, à cette époque, n'était pas encore député. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Tous les autres ingénieurs du contrôle, voulant sans doute éviter la création de nouvelles lignes pour ne pas avoir à les contrôler, avaient émis un avis défavorable. M. Janet seul a bien voulu examiner sérieusement la question ; il a reconnu qu'il y avait là un abus de pouvoir de la part de la compagnie et qu'il fallait ouvrir cette ligne aux voyageurs.

Après le rapport de M. Janet, l'affaire a été renvoyée, l'année dernière, au conseil d'Etat, à titre consultatif. Nous sommes aujourd'hui en plein dans le maquis de la procédure. Vous connaissez la vigilance du conseil d'Etat : il trouve toujours qu'il y a trop de chemins de fer en France, et, naturellement, il a donné un avis défavorable. C'était écrit.

J'ai eu l'heureuse fortune de saisir la Chambre de l'incident, l'année dernière, au cours de la discussion du budget. Par un vote qui fut très disputé, puisque la majorité n'a été que de 13 voix, la Chambre a invité M. le ministre des travaux publics à imposer à la compagnie du Creusot, malgré l'avis du conseil d'Etat, l'ouverture de la ligne aux voyageurs.

Je rends justice à M. Maruéjols. Il fit ce qu'il avait à faire et il le fit très légalement. Il prit, au mois de juillet, je crois, un décret par lequel il invitait l'administration Schneider à ouvrir cette ligne du chemin de fer dans un délai de trois mois.

Ce délai expiré, nous nous disions : voilà enfin une affaire solutionnée, nous avons notre chemin de fer.

Pas du tout ! La compagnie Schneider a interjeté appel de la décision de la Chambre — je ne comprends pas très bien cette procédure, M. le ministre nous l'expliquera peut-être — et du décret rendu par M. Maruéjols et, elle a déféré l'affaire au conseil d'Etat. La question dort actuellement dans les cartons de cette assemblée ; il est probable que moi et beaucoup d'autres seront morts quand le conseil d'Etat aura rendu sa décision, à moins que M. le ministre ne veuille intervenir.

Je parle au nom de toutes les populations de Saône-et-Loire qui sont intéressées à l'ouverture de cette ligne et je demande à M. le ministre de nous donner l'assurance que nos intérêts seront défendus au conseil d'Etat, car lorsqu'une première fois le dossier fut envoyé à cette assemblée il se trouva que la compagnie concessionnaire était représentée par de brillants avocats qui naturellement firent valoir tous les moyens de la compagnie — l'on en trouve toujours en matière de concessions de chemins de fer — alors que nous qui parlions au nom de toute la population de Saône-et-Loire, nous n'étions représentés par personne.

M. Simonet. Et le commissaire du Gouvernement ?

M. Germain Périer. Je crains que nous ne soyons encore aujourd'hui dans la même position. Vous savez ce qui se passe devant les tribunaux, c'est là surtout que les absents ont toujours tort. J'invite donc M. le ministre à nous donner l'assurance que nos intérêts seront défendus et à nous laisser espérer que d'ici quelque temps une décision interviendra qui obligera la compagnie Schneider à ouvrir la ligne aux voyageurs, ce qu'elle refuse à faire depuis 1860. *(Très bien ! très bien !)*

M. le ministre des travaux publics. A la suite du vote de la Chambre, un décret rendu le 3 février 1904 a ordonné l'établissement d'un service public de voyageurs sur la ligne dont il s'agit. Un délai avait été imparti à la compagnie ; ce délai expirait sans que celle-ci eût fait aucune proposition en vue de l'organisation du service.

Une mise en demeure lui fut alors adressée. La compagnie déféra la décision ministérielle au conseil d'Etat.

Qu'était-il possible de faire ? Deux solutions s'offraient à l'administration : ou bien attendre la décision du conseil d'Etat, ou bien poursuivre la procédure de déchéance.

Mais cette seconde décision pouvait être, elle aussi, déferée au conseil d'Etat par la compagnie ; et celle-ci pouvait, de plus, demander pour le cas où elle obtiendrait gain de cause devant la juridiction contentieuse, une indemnité dont il était impossible d'apprécier à l'avance le bien fondé et l'importance.

Dans ces conditions l'administration a cru devoir attendre la décision du conseil d'Etat.

Quant à la défense des intérêts des populations de Saône-et-Loire et en même temps de l'autorité ministérielle, elle est confiée à M. Bernier, avocat au conseil d'Etat et M. Germain Périer peut être certain que le ministre des travaux publics n'oubliera pas ses devoirs. *(Très bien ! très bien !)*

M. Germain Périer. Je remercie M. le ministre de ses bonnes paroles. Lorsque nous discuterons le prochain budget, si nous n'avons pas satisfaction je remonterai à la tribune. *(Très bien ! très bien !)* J'espère que M. le ministre, dont je connais toute l'activité, qui a fait une étude particulière de nos chemins de fer d'intérêt local et sait quels services ils rendent à nos populations, s'emploiera de toutes ses forces pour que l'année prochaine nous obtenions enfin satisfaction et que la ligne puisse transporter des voyageurs.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 44 au chiffre de 400,000 fr.

(Le chapitre 44, mis aux voix est adopté.)

M. le président. « Chap. 45. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (Conventions autres que celles approuvées par les lois du 20 novembre 1883), 7,700,000 fr. »

Il y a sur ce chapitre un projet de résolution présenté par MM. Deléglise, Augagneur, Empereur, Emile Chautemps, Berthet, Dussuel, Mercier, Charpentier, Normand, Brunard, Fernand David, Cazeu et Colliard.

Il est ainsi conçu :

« La Chambre invite le Gouvernement à engager immédiatement une action diplomatique auprès du gouvernement italien pour obtenir dans le plus bref délai le doublement de la voie du chemin de fer entre Beaulard et Turin. »

La parole est à M. Deléglise.

M. Deléglise. Messieurs, notre projet de résolution intéresse au plus haut point le développement du trafic sur notre réseau de chemins de fer et plus spécialement sur une ligne internationale. Il a pour objet d'inviter le Gouvernement à engager une action diplomatique pour obtenir que la ligne internationale du Mont-Cenis soit établie à double voie sur le versant italien comme elle l'a été récemment sur le versant français des Alpes.

Par une convention du 14 juin 1897, approuvée par une loi du 10 février 1898, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, en consentant à incorporer dans son réseau général la ligne du Rhône au Mont-Cenis que jusque-là elle exploitait pour le compte de l'Etat, s'est engagée à effectuer, pour le compte de l'Etat la mise à double voie de cette ligne dans la limite d'un maximum de 22,500,000 fr. que l'Etat doit lui rembourser par annuités, dans les conditions de la convention de 1883.

La convention de 1897 a été presque entièrement exécutée. On voit, en effet, au chapitre 45 du budget des travaux publics que le montant des travaux effectués s'élève, en 1903, à 18,842,000 francs. Il ne reste guère plus à faire que des travaux complémentaires. Quant à la double voie, elle est achevée et elle est même depuis un certain temps livrée à la circulation.

On peut donc dire que, du côté français, cette ligne internationale remplit toutes les conditions désirables pour un trafic intensif et rapide. Malheureusement il n'en est pas de même du côté italien. C'est qu'on a oublié de s'entendre avec le Gouvernement voisin pour qu'il fit de son côté ce que nous faisons du nôtre. Aussi quand on pénètre sur le territoire italien, à la deuxième gare après le grand tunnel, à Beaulard et jusqu'à Turin, on trouve une voie unique avec tous ses inconvénients : vitesse réduite, arrêts prolongés dans les gares et aussi avec tous les dangers qui peuvent résulter de signaux et de croisements des trains.

De là des retards considérables et une insuffisance manifeste de cette ligne pour répondre aux nécessités de l'accroissement progressif du trafic international. *(Très bien ! très bien ! sur divers bancs.)*

La dépense importante que nous avons faite ne nous donne pas le résultat que nous étions en droit d'espérer. C'est dans le but de faire cesser cette situation regrettable que nous avons présenté notre projet de résolution. Nous espérons que le résultat de l'action diplomatique qu'engagera notre Gouvernement nous donnera entière satisfaction, car l'Italie comme la France, la région de Turin comme de Lyon ont intérêt à ce que cette ligne internationale remplisse son but et suffise à toutes les exigences et nécessités du trafic.

Du côté italien la longueur de la voie à doubler est de 80 kilomètres entre Beaulard et Turin ; mais de Beaulard à Salbertrand, sur une longueur de 12 kilomètres, tous les travaux d'art, y compris les tunnels et même le terrassement ont été établis pour une double voie. Il ne reste donc plus guère, sur cette partie, qu'à poser les rails. D'un autre côté, pour la section la plus longue, de Bussoleno à Turin, c'est-à-dire pour 45 kilomètres, il n'y a presque pas de travaux d'art à effectuer. Il ne reste donc que la section de Salbertrand à Bussoleno — 23 kilomètres — sur laquelle il est

nécessaire d'exécuter des travaux d'art importants

J'aime à croire que l'Italie qui a donné tant de preuves de sa résolution d'augmenter son réseau de chemins de fer, qui a entrepris le Saint-Gothard et le Simplon; ne reculera pas devant cette dépense pour mettre au niveau de ses autres voies ferrées la ligne internationale du Mont-Cenis.

Les résultats en seront très importants. Ainsi, on met aujourd'hui trois heures pour effectuer le parcours de Modane à Turin; quand la voie sera doublée, on gagnera une heure et demie, c'est-à-dire la moitié du temps. D'un autre côté, on pourra augmenter le nombre des trains, parce qu'on ne sera plus obligé d'attendre pour le croisement. On y gagnera aussi en sécurité, parce qu'on ne sera plus, comme on l'est actuellement, exposé à des erreurs d'aiguillage.

Aujourd'hui, surtout, que la France et l'Italie ont heureusement repris leurs anciennes relations d'amitié, il n'y a pas de raison pour que l'Italie veuille favoriser les lignes du Saint-Gothard et du Simplon, au préjudice de la ligne du Mont-Cenis.

Je veux espérer qu'au sujet de cette question, l'amitié de l'Italie se manifestera non pas seulement par des paroles et de vagues promesses, mais bien par des engagements formels et par des actes.

M. le ministre des affaires étrangères m'a dit qu'il était tout disposé à engager une action diplomatique, à condition que son collègue M. le ministre des travaux publics le lui demande. Nous vous prions, monsieur le ministre, de vouloir bien prendre cette initiative, et nous avons la confiance que vous le ferez, connaissant le dévouement que vous apportez à la défense des intérêts qui vous sont confiés. (*Très bien! très bien!*)

Enfin, il convient, pour que cette action diplomatique ait plus de force, qu'elle s'appuie sur un vote de la Chambre. Nous espérons que la Chambre sera unanime à voter ce projet de résolution et à affirmer ainsi son désir d'accentuer d'une façon pratique le rapprochement entre les deux pays et de développer les relations entre les deux peuples. (*Applaudissements*).

M. le ministre des travaux publics. Nous acceptons le projet de résolution de M. Deléglise.

M. le président. Je mets aux voix le projet de résolution de M. Deléglise et ses collègues.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. Deléglise. J'ai encore sur ce chapitre un second projet de résolution dont je demande simplement le renvoi à la commission des chemins de fer.

M. le président. Le deuxième projet de résolution de MM. Deléglise, Augagneur, Empercur, Emile Chautemps, Berthet, Dussuel, Mercier, Charpentier, Normand, Brunard, Fernand David, Cazeneuve et Colliard est ainsi conçu :

« La Chambre décide de soumettre à l'examen et à l'approbation des conventions passées le 6 juin 1904 entre la France et l'Italie pour l'établissement des lignes de chemins de fer entre Coni et Vintimille jusqu'à ce que, par une clause additionnelle à ces conventions, le gouvernement italien ait pris l'engagement de procéder immédiatement au doublement de la voie ferrée entre Beaulard et Turin. »

Il y aurait des réserves à faire sur ce projet de résolution; mais M. Deléglise accepte qu'il ne soit pas

soumis à la discussion et qu'il soit renvoyé à la commission des chemins de fer.

Il n'y a pas d'opposition au renvoi ?

Le renvoi est ordonné.

Je mets aux voix le chapitre 45 au chiffre de 7,700,000 francs.

(Le chapitre 45, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 46. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (Conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1893) 40,600,000 francs.

La parole est à M. Debaune.

M. Debaune. Au cours de la longue discussion qui vient d'avoir lieu, on a beaucoup parlé des moyens d'améliorer utilement les wagons destinés à transporter les denrées alimentaires, poissons, céréales, etc., etc., et on s'est préoccupé de trouver les moyens de faire voyager ces marchandises dans de meilleures conditions et le plus rapidement possible à destination. Ceci est très bien; mais il me semble qu'on a oublié le principal: les voyageurs de troisième classe. (*Très bien! très bien! sur divers bancs à l'extrême-gauche.*)

Sur toutes les lignes, on peut le dire, les wagons de 3^e classe de 1850 sont encore utilisés en très grand nombre et ce sont ceux que l'on emploie à transporter les voyageurs les plus nombreux, les plus intéressants. Je n'y verrais que demi-inconvénient si, au moins, on les transportait à prix réduit. Mais vous savez très bien que dans ces mauvais wagons de 3^e classe, insuffisamment fermés, à peine couverts, où chaque fois qu'il pleut les voyageurs sont mouillés, où les moindres commodités leur sont refusées, puisqu'il n'y a même pas de filets ni de crochets pour déposer les plus menus bagages, le prix des places est exactement le même que dans les wagons neufs. (*Très bien! très bien!*)

Je demande, en conséquence, à M. le ministre de faire tout son possible pour arriver à faire progressivement disparaître ce matériel qui tombe de vétusté, ou tout au moins exiger les réparations indispensables, et, dans tous les cas, de ne pas obliger éternellement les voyageurs à payer pour y occuper une place le même prix que payent ceux qui voyagent dans les nouveaux wagons. (*Très bien! — Applaudissements sur divers bancs.*)

M. Mirman. Il n'y a qu'un moyen, c'est de contraindre les administrateurs des compagnies à voyager dans ces wagons-là. (*Rires*).

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

Je mets aux voix le chapitre 46, au chiffre de 40,600,000 fr.

(Le chapitre 46, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 47. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer non concédés construits par l'Etat, des chemins de fer concédés placés sous le séquestre administratif des lignes revenues à l'Etat par suite de déchéances définitives. — Dépenses relatives aux lignes dont la déchéance a été prononcée, 330,000 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 48. — Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer français, 20 millions de francs. »

M. Rouby a la parole sur le chapitre.

M. Rouby. Messieurs, à l'heure avancée à laquelle nous sommes arrivés, je me contenterai d'in-

diquer très brièvement à M. le ministre des travaux publics de quelle façon vraiment déplorable est exploitée la ligne d'intérêt général de Limoges à Aurillac, dont une seule partie est construite, celle de Treignac-Uzerche sur Tulle et Argentat.

Cette ligne, comprise dans les conventions passées avec l'Orléans, a été rétrocédée par cette grande compagnie à la Société des Batignoles. Cette deuxième société après l'avoir construite et avoir recueilli de cette construction les bénéfices qu'elle en attendait, à son tour, rétrocédé l'exploitation de la ligne à une troisième société, la société d'exploitation des chemins de fer de la Corrèze, soit que cette dernière se soit construite avec un capital trop restreint, soit qu'elle ait intérêt à agir ainsi, elle cherche par tous les moyens possibles à mettre le moins de matériel roulant en activité et semble vouloir se contenter, pour s'assurer un bénéfice, de la garantie d'intérêts qu'ont bien voulu lui abandonner les compagnies rétrocessionnaires.

C'est ainsi que sur cette ligne dite d'intérêt général, deux seuls trains sont journellement mis en marche dans chaque sens et nous assistons à ce spectacle inouï et unique en France, de voir l'administration des postes, pour assurer le service de ses dépêches, continuer, à grand renfort d'argent un service de courriers sur une route nationale, parallèle à la voie ferrée.

En second lieu, il n'existe pas à proprement parler de trains de marchandises, les deux trains journaliers sont constitués par un ou deux wagons de voyageurs et autant de wagons de marchandises : leur manœuvre est d'autant plus longue et difficile que le personnel fait complètement défaut. La marche de ces trains est d'une lenteur désespérante ; entre Tulle et Argentat, distants seulement de 30 kilomètres, il n'est pas rare de subir une heure de retard, ou même comme cela s'est produit dernièrement, de ne pas arriver du tout ou de voir la machine revenir en arrière entraînée par le poids des wagons qu'elle avait à remorquer. (*Rires*).

Cela tient à la parcimonie de cette compagnie qui n'a pas pu ou voulu acheter des machines assez puissantes pour opérer une traction normale et régulière dans des terrains en montagnes comme les nôtres.

L'encombrement des gares serait difficile à dépeindre. Rien qu'à Argentat, 500 wagons de toutes marchandises attendent sur les quais, pour être embarqués, la bonne volonté de cette compagnie ; et encore la plupart de nos industriels exploitant les bois des hauts plateaux de la Corrèze préfèrent conduire leur marchandise aux gares de la Mativi et Laval-de-Cère, quitte à payer un prix de transport plus élevé, plutôt que de s'aboucher avec une des gares de la ligne dont je parle.

Ajoutez à cela que cette voie ferrée qui traverse tout notre département, allant du Nord-Ouest au Sud-Est, est régie par des horaires tellement défectueux qu'il était impossible jusqu'à ces derniers temps à un voyageur désirant aller d'un point terminus à un autre, d'effectuer ce parcours en moins de quarante-huit heures. A l'heure où je parle, il est impossible de communiquer directement avec un des trains express ou rapide de la grande ligne de Paris à Toulouse.

Comme vous le pensez, cette situation a profondément ému nos populations. La Chambre de commerce

de Tulle nous a adressé dernièrement un rapport très détaillé à ce sujet.

Jé suis avisé d'autre part que des délégués viennent d'être nommés dans la plupart des cantons intéressés avec mission de venir protester auprès de vous ou de vos représentants contre cet état de choses qui leur est par trop défavorable.

Moi-même, monsieur le ministre, à l'époque de l'ouverture de ces lignes, j'ai remis à votre prédécesseur, l'honorable M. Maruéjols, un certain nombre de délibérations émanant des conseils municipaux intéressés qui, à cette époque, réclamaient la création d'un troisième train. Votre prédécesseur m'a fait l'honneur de me répondre que le cahier des charges ne l'autorisait pas à exiger la création de ce troisième train ou plutôt qu'il ne pourrait l'exiger que quand son contrôle constaterait une recette brute de 6.000 fr. par kilomètre dans la caisse de la compagnie. Je lis cependant dans le rapport de l'honorable M. Sibille, à la page 138, dans le chapitre du contrôle technique :

« Après l'ouverture de la ligne, le ministre peut prendre l'initiative des mesures qui intéressent la sécurité, telles que le doublement des voies de garage, la modification des signaux, etc. C'est lui qui règle les horaires et fixe le nombre des trains. »

M. Pérouse, directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Dans les limites fixées par la convention, bien entendu.

M. Rouby. Je n'ai pas l'intention de tirer argument de cela. Je veux bien reconnaître que le cahier des charges autorise la compagnie à refuser cette création ; mais je suis en droit de vous répondre que le cahier des charges dont je ne connais pas très bien la teneur et qui a la réputation de contenir beaucoup de malice, fait mieux : qu'il contient un véritable cercle vicieux.

Comment ! Voilà une compagnie qui exploite un chemin de fer construit et garanti avec nos deniers ; elle pourra écartier tous les moyens propres à développer son trafic ; elle pourra rejeter toutes les mesures propres à augmenter ses recettes et pour faire jouer indéfiniment la garantie d'intérêts, il lui suffira de vous répondre : Vous n'avez rien à dire tant que vous ne trouverez pas 6,000 francs de recette brute par kilomètre dans mes caisses.

Mais, monsieur le ministre, comment la compagnie pourrait-elle encaisser cette somme relativement importante, si vous n'avez pas le droit de la mettre en demeure d'établir le service dans les conditions lui permettant de dragner le trafic, de l'augmenter au lieu de l'entraver ? Comment pourrait-elle, sans wagons, sans machines, avec des trains plus que restreints, des horaires défectueux, arriver à satisfaire sa clientèle ?

M. Debussy. Elle n'a pas intérêt à développer son trafic, parce qu'elle a une garantie de ses frais d'exploitation.

M. Rouby. Aussi je demande à M. le ministre de se préoccuper de cette situation. Je ne puis croire qu'elle doive se prolonger. Je suis convaincu, monsieur le ministre, que votre contrôle, avec un peu de bonne volonté, pourra mettre la société en demeure de se démettre, de faire retour à la compagnie d'Orléans, la seule concessionnaire que nous désirions voir chargée de cette exploitation, ou de se soumettre c'est-à-dire de rendre les services que nous sommes en droit d'attendre d'elle.

Tout d'abord vous pouvez exiger un troisième train tous les jours de foire ou de marché à l'une des stations terminus ou à l'une quelconque des localités traversées par la ligne ; je demande que cette amélioration soit immédiate, ce train deviendra journalier du seul fait de cette décision. De plus, vous pouvez exiger l'achat de machines assez puissantes pour opérer une traction normale dans les conditions prévues par le cahier des charges ; vous pouvez encore obliger la compagnie à créer des trains de marchandises, seul moyen de dégager les gares encombrées ; vous pouvez enfin fixer les horaires.

Je vous demande pour cela de vous en rapporter aux délibérations de la Chambre de commerce de Tulle et des conseils municipaux d'Argentat ou autres communes intéressées.

Je n'insiste pas davantage. Je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous n'êtes pas homme à laisser subsister un pareil état de choses : j'espère que les ordres formels que vous allez donner amèneront des modifications salutaires qui donneront satisfaction à nos populations, émues à bon droit de cette situation. (*Applaudissements à l'extrême-gauche.*)

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

M. Tavé. Je désire appeler l'attention de la Chambre et de M. le ministre des travaux publics sur la situation très fâcheuse dans laquelle se trouvent placées les lignes de la Corrèze.

Ces lignes, qui avaient été tout d'abord comprises dans les projets de conventions de 1883, en furent retirées dans des conditions qu'il est inutile de rappeler en ce moment. Elles ont été concédées en 1893, dix ans plus tard, à la suite d'une convention du 17 juin 1892 ; mais, tandis que les conventions de 1883 stipulaient très nettement que le nombre des trains sur les lignes concédées ne pourrait être inférieur à trois, au contraire, par une disposition regrettable, les conventions de 1892 décidèrent que le nombre des trains marchant normalement sur la ligne serait limité à deux.

Vous apercevez tout de suite le grave inconvénient qui résulte pour les populations de cet état de choses. Un train part de chaque point extrême le matin et un autre le soir, de telle sorte que les personnes ayant la plus petite affaire dans une des localités desservies, sont obligées de perdre la journée entière, depuis six heures du matin, heure du départ du train, jusqu'à huit heures du soir, heure de son retour de la localité d'où on est parti, c'est-à-dire environ quatorze heures pour la moindre des questions à traiter dans l'une des stations de l'une de ces lignes.

Cet état de choses est aussi fâcheux pour la compagnie que pour les voyageurs, vous le comprenez, et c'est autant dans son intérêt que dans celui des populations traversées que nous demandons à M. le ministre des travaux publics, non pas la création d'un troisième train, mais au moins les moyens d'apprécier à quel moment nous pouvons espérer l'obtenir.

La convention de 1892 a décidé qu'au delà de deux trains on ne pouvait en exiger de la compagnie concessionnaire un troisième que lorsque la recette arriverait au chiffre fixé par les conventions de 1883, c'est-à-dire à raison d'un train par 3,000 francs de recette kilométrique locale. Nous demandons d'abord — c'est la première prière que j'adresse à M. le ministre des travaux publics — de faire établir le calcul de ce qu'on appelle la recette kilométrique locale, pour

l'ensemble de ces trois lignes qui, partant de la ligne de Paris à Toulouse au point de jonction d'Uzerche, traversent tout le département en passant par le chef-lieu, d'Uzerche à Tulle, de Tulle à Argentat, avec une section spéciale de Seilhac à Treignac. Nous demandons d'abord à M. le ministre de faire établir ce calcul. Je n'ose pas espérer qu'il nous permette la réclamation d'un troisième train.

Mais, comme vous l'a déjà dit mon collègue, M. Rouby, dans ces conditions, si désavantageuses, pour nous, il y a tout au moins une stipulation dont il est, je crois, du devoir strict de M. le ministre des travaux publics d'exiger l'application. C'est la stipulation relative à la création d'un troisième train les jours de foire et de marché. Très formellement, la convention de 1892 décide, article 5, paragraphe 4 :

« Toutefois, l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train, dans chaque sens, les jours de foire ou de marché. »

La compagnie exploitante — il faut le reconnaître — fait quelquefois le service de ce train les jours de foire et pour quelques localités seulement, mais jamais les jours de marché. En outre, elle le fait dans des conditions tout à fait désavantageuses. Ces trains ne sont pas connus ; ils sont simplement annoncés par une affiche apposée dans les gares, de telle façon que le public en ignore généralement le fonctionnement.

Et ici encore, tout aussi bien dans l'intérêt de la compagnie que du public, je demande à M. le ministre des travaux publics — et c'est en son pouvoir, puisqu'il a la fixation des horaires — de vouloir bien faire établir un horaire permanent et régulier s'appliquant à ces trains, non pas seulement les jours de foire mais encore les jours de marché dans les localités desservies. Cette organisation, avec la publicité continue qu'elle comporte, permettra au public d'en profiter : ainsi s'accroîtra le trafic de la compagnie et par là on approchera de la réalisation d'un troisième train permanent, absolument nécessaire vers le milieu de la journée, pour permettre une circulation commode au public.

Messieurs, je n'ai plus qu'un dernier point à examiner. C'est une question d'horaire et en même temps de vitesse, ces deux questions se trouvant naturellement liées. Je n'étonnerai guère la Chambre ? — elle a déjà entendu des orateurs citer des exemples semblables — en lui disant, l'horaire actuel sous les yeux, que de six heures vingt-cinq du matin à huit heures vingt-quatre, c'est-à-dire en deux heures, on franchit seulement une distance de 30 à 32 kilomètres ; c'est du 15 ou du 16 à l'heure.

M. le président de la commission du budget. Encore plus vite que pour le vote du budget ! (*Rires.*)

M. Tavé. Evidemment la compagnie est loin d'ambitionner le record de la vitesse. Il est vraiment bien inutile de construire des voies ferrées à coups de millions pour arriver à un aussi piètre résultat. Ce sont manifestement, je veux le croire, des horaires de début, de commencement de l'exploitation des lignes.

Je comprends, jusqu'à un certain point, les raisons de prudence qui ont pu commander, soit des arrêts plus prolongés aux stations, soit une marche plus lente des trains. La compagnie exploite d'une façon très économique, et j'en suis loin de l'en blâmer, à

condition que l'intérêt public n'en souffre pas.

Au point de vue du personnel, nous sommes en présence d'une compagnie spéciale rétrocessionnaire de la compagnie d'Orléans, qui n'avait pas à sa disposition un personnel formé sur un matériel roulant déjà en exercice et connaissant la manipulation et la conduite des trains.

Dans une certaine mesure, ce personnel a besoin de l'accoutumance au service journalier. De même on a pu admettre au début, dans les stations intermédiaires, des arrêts prolongés parce que le service y est assuré par un personnel féminin et que, dans les premiers temps, il a pu paraître nécessaire de prolonger l'arrêt pour que la personne chargée de la gérance de la station puisse suffire, sans trop de hâte, aux diverses opérations dont elle est chargée.

D'un autre côté, au point de vue de la sûreté de l'assiette de la voie on aurait pu craindre des tassements, des mouvements de terrains qui eussent rendu des accidents possibles, mais ces lignes ont été ouvertes l'une au mois d'avril, les deux autres au mois de juillet dernier ; la voie aura subi maintenant l'expérience des saisons et j'espère que la compagnie, ayant sous la main un personnel qui a déjà pu s'habituer au service, ayant toute sécurité au point de vue de l'assiette de la voie pourra sur l'insistance de M. le ministre, nous faire un autre horaire que celui qui existe actuellement.

Je ne demande pas qu'on nous donne sur ces lignes une vitesse moyenne égale à celle des grands réseaux mais tout au moins qu'au lieu de la marche actuelle à raison de 15 kilomètres à l'heure, véritablement un peu trop nonchalante, la compagnie double son effort et réduise de moitié la durée du trajet. C'est dans ce sens que je demande à M. le Ministre de vouloir bien user des droits qu'il détient au nom de l'État. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le Ministre des travaux publics. A la suite des plaintes de MM. Rouby et Tavé, l'administration a invité la compagnie d'Orléans à augmenter le nombre et la puissance de ses machines, à augmenter le nombre de ses wagons de marchandises et à assurer, dans les meilleures conditions possibles, le transport des marchandises pendant la période de transition, en attendant que le matériel nouveau fût achevé.

La compagnie d'Orléans a fait connaître, en effet, qu'aux termes de son traité avec la société exploitante elle était tenue de fournir à celle-ci le matériel roulant et qu'elle avait mis la question à l'étude ; ensuite elle a invité la société concessionnaire à étudier et à lui présenter le programme des améliorations de service à réaliser pour faire face à la situation. Ce programme comporte notamment l'amélioration des opérations de chargement et de déchargement, la mise en marche de trains facultatifs et toutes autres dispositions propres à accélérer la rotation du matériel et à augmenter par suite sa capacité d'utilisation.

Cette étude n'a pas encore été fournie par la société de la Corrèze à la compagnie d'Orléans ; celle-ci lui a adressé un rappel.

En ce qui concerne les horaires, je fais tout ce que je peux et je tiens le plus grand compte des demandes de MM. Tavé et Rouby.

Quant aux trains, je sais bien qu'en vertu de l'article 5 de la convention du 17 juin 1892, j'ai le droit d'exiger les jours de foire et marché la formation d'un troisième train dans chaque sens.

J'avais cru qu'une combinaison, qui paraissait plaire à tout le monde, permettrait d'apporter au trafic les améliorations que demandaient les honorables MM. Rouby et Tavé. La preuve du contraire est faite à cette heure ; j'ai demandé dernièrement aux fonctionnaires du contrôle d'examiner de nouveau la question. Une lettre récente les a invités à hâter la production de leur rapport.

M. Rouby. Nous demandons, dès maintenant, la création du troisième train pour les jours de foires et marchés.

M. Tavé. Et avec un horaire permanent.

Sur divers bancs. A demain ! (*Mouvements divers.*)

M. le président. Je consulterai volontiers la Chambre sur le renvoi à demain, d'autant plus que le Gouvernement, d'accord avec la commission, demande que la séance de demain soit consacrée à la suite de la discussion du budget.

M. Thivrier. Je demande la parole pour m'opposer à cette proposition.

M. le président. La présidence s'est entendue avec les auteurs de l'interpellation.

M. Thivrier. Sauf avec M. Coutant qui nous a priés d'intervenir à ce sujet.

M. le président. En effet, M. Coutant était le seul qui n'eût pas donné son consentement ; mais nous nous sommes adressés à lui téléphoniquement et il nous a répondu qu'il consentait à la remise de son interpellation à vendredi en huit, à condition que cette fixation soit définitive. Je lui ai promis que, pour ma part, je ferais tout ce qui dépend de moi pour maintenir son droit pour ce jour-là. Les cinq interpellateurs sont donc d'accord avec nous pour accepter ce renvoi. Il n'y a donc pas de difficulté.

Il n'y a pas d'opposition à ce que la Chambre continue demain la discussion du budget des travaux publics ? (*Von ! non !*)

Il en est ainsi ordonné.

Séance du 17 février 1905

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

La Chambre s'est arrêtée hier au chapitre 48 du budget des conventions et garanties d'intérêts.

Ce chapitre est ainsi conçu :

« Chap. 48. — Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer français, 18,800,000 francs. »

Plusieurs orateurs ont été entendus hier sur ce chapitre. La parole est maintenant à M. Gourd.

M. Gourd. Je voudrais, par quelques brèves observations, appeler l'attention de la Chambre, et plus particulièrement peut-être, quant à présent du moins, celle du Gouvernement sur la condition d'une certaine catégorie d'ouvriers des chemins de fer.

En plaçant ces observations sur le chapitre de la garantie d'intérêts, j'indique très nettement la difficulté d'ordre financier à laquelle elles peuvent se heurter, au moins pour celles des compagnies qui sont encore sous le régime de la garantie. Je n'en crois pas moins qu'elles doivent être présentées, et M. le ministre des travaux publics prié de mesurer la force de l'objection, puis, après l'avoir mesurée,

de s'appliquer à la surmonter d'accord avec la ou les compagnies intéressées. Je dis « la ou les compagnies intéressées », parce que si mes observations s'appliquent sans aucun doute à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée dont je connais mieux la situation, je ne suis pas aussi sûr qu'elles s'appliquent également et indistinctement aux autres compagnies dont la situation est moins connue.

Il ne s'agit pas ici des mécaniciens, des chauffeurs, des agents du service des trains. J'en parlerais moi-même à cette heure sur ce chapitre si plusieurs de nos honorables collègues, MM. Paul Constans, Ernest Roche, Jean Bourrat et Paul Coutant, l'un par une interpellation, les autres, avec quelque ampleur, n'en avaient parlé en termes excellents, à une séance précédente. Je crois pouvoir toutefois, et je désire prendre acte, à mon tour, de la déclaration que M. le ministre des travaux publics a bien voulu faire.

Quand la loi Berteaux est venue en discussion ici, au mois de novembre 1901, nous nous sommes trouvés, quelques-uns de mes collègues et moi-même, dans une situation très embarrassante, j'oserais dire dans un embarras douloureux. D'une part, nous désirions voir le Parlement donner un témoignage de sa sollicitude à une catégorie d'ouvriers qui en étaient et qui en restent dignes; de l'autre, nous craignions de surcharger outre mesure un budget déjà obéré.

Dans la discussion même, M. le ministre des finances d'alors, M. Caillaux, déclarait qu'« il serait puéril de contester l'existence du déficit », et le rapporteur du budget au Sénat en évaluait la somme à 345 millions. Dans la discussion encore, M. Berteaux affirmait que l'application de son projet coûterait au maximum 7,200,000 francs, et M. le ministre des finances, lui, déclarait que la dépense atteindrait 75 millions ou plus exactement, par suite de l'application d'arrêtés récents, 58 millions. Presque au même moment M. Noblesse, dans un article très documenté, croyait pouvoir écrire que le chiffre dépasserait 100 millions, et le « syndicat des chemins de fer de France et des colonies » imprimait que la dépense totale, je cite textuellement — « flotterait autour de 50 millions ».

Quelles divergences d'appréciation et combien peu propres à renseigner suffisamment!

M. le ministre des travaux publics déclarait l'autre jour, heureuse coïncidence! qu'à l'heure où il parlait, la commission extra-parlementaire chargée d'établir l'évaluation définitive, venait de déposer son rapport. Nous allons donc connaître des chiffres précis, exacts et je me réjouis de penser que nous pourrons enfin discuter en pleine connaissance de cause.

Quoi qu'il en soit, c'est sur une autre catégorie d'ouvriers des chemins de fer, les manœuvres et les ouvriers des dépôts, que je voudrais appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

Les manœuvres des dépôts s'acquittent de fonctions multiples. Ils dirigent dans les dépôts, sous leur responsabilité, les machines fixes. Ils remplacent, au besoin, sur les locomotives les chauffeurs classés. Ils suppléent, quand il le faut, les visiteurs assermentés. Ils sont naturellement chargés du service de l'entretien des dépôts. Ils le sont également du déblaiement de la voie. A quelque heure que ce soit du jour ou de la nuit, quelque temps qu'il fasse, lorsque

par un accident quelconque la voie est interceptée, ils montent sur des trains de secours et vont se livrer à l'œuvre difficile et souvent dangereuse du déblaiement. (*Très bien! très bien!*)

Leur vie est donc dure, sans que les avantages en contrebalancent toujours suffisamment les inconvénients. Pour entrer au service de la compagnie, qui les choisit avec soin, ils doivent satisfaire aux conditions les plus rigoureuses de capacité physique et d'honorabilité. Ceux d'entre eux qui montent sur les locomotives passent les mêmes examens que les chauffeurs classés.

Travaillant à la journée, payés seulement au bout du mois, versant d'ailleurs à la caisse nationale des retraites, ils peuvent être renvoyés après huit jours d'avis. Leur salaire normal, autrefois de 3 fr. 25 par jour, n'est de 3 fr. 50 que depuis peu d'années, pour atteindre après dix ans de service, 3 fr. 75. Lorsqu'ils montent sur les locomotives comme chauffeurs, ils touchent une rémunération supplémentaire de 35 centimes par jour. Pour parler le langage de l'un d'eux, ce salaire journalier de 4 fr. 10 est « le bâton de maréchal ». Soumis encore une fois, au besoin, à toutes les heures du jour et de la nuit et par tous les temps, aux obligations de travail les plus dures, ils n'ont, par dessus tout, aucun repos sûrement garanti, pas même celui qui est assuré aux chauffeurs classés. Je m'explique. Au moins sur la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les mécaniciens et chauffeurs classés ont droit, après dix jours de travail consécutifs, à vingt-quatre et même trente-six heures de repos complet et payé. Il n'en est pas ainsi des manœuvres qui les remplacent. La compagnie peut faire travailler ceux-ci neuf jours de suite sur les machines, les occuper dans le dépôt même ou ailleurs le dixième, puis les replacer sur les machines pour une nouvelle série de journées avec un numérotage nouveau, par conséquent sans leur avoir donné le repos vraiment nécessaire.

Je ne suis pas prêt à affirmer que la compagnie abuse de cette faculté; je ne suis même pas sûr qu'elle en use. Il est clair que l'usage et surtout l'abus n'iraient pas sans de très graves inconvénients. Les locomotives nouvelles, dévorant l'espace beaucoup plus vite que les anciennes, obligent les mécaniciens à une attention et à une surveillance plus minutieuses et plus soutenues. Elles doivent aussi plus de combustible et, par conséquent, elles imposent un travail plus dur aux chauffeurs classés ou non. Il est clair que si le manœuvre surmené ne pouvait satisfaire à sa besogne de chauffeur et que le mécanicien fût obligé de l'aider, la sécurité des trains n'en serait pas augmentée ni la responsabilité de la compagnie diminuée. J'ai tout lieu de croire qu'en cet état la compagnie n'abuse pas et n'use même pas sans nécessité absolue d'une faculté qui toutefois lui appartient.

Que demandent par-dessus tout les manœuvres des dépôts? L'assimilation, pour le repos désirable et même nécessaire, aux agents classés; par conséquent un jour de repos avec solde, par quinzaine et, en sus, douze jours de congé avec solde dans l'année.

M. Duclaux-Monteil. Ce n'est pas excessif.

M. Gourd. Les ouvriers des dépôts sont dans une situation à peu près analogue à celle des manœuvres. Naturellement ils doivent accomplir les travaux spéciaux et plus délicats de leurs métiers respectifs de tourneurs d'ajusteurs, de chaudronniers ou d'autres

spécialités encore. Ils peuvent être obligés de travailler la nuit, si, par exemple, une machine rentre avariée au dépôt, quittant le service le soir pour le reprendre le lendemain matin. Eux aussi, d'ailleurs, montant sur les trains de secours, vont au loin, au besoin, procéder au travail pénible et souvent dangereux des voies. Au surplus, sauf que leur salaire est un peu plus élevé, 4 fr. 50 et 4 fr. 75, si je ne me trompe, rien ne les distingue essentiellement des manœuvres.

Que demandent par-dessus tout les ouvriers des dépôts ? Comme les manœuvres, le repos nécessaire ; un jour de repos payé par quinzaine et douze jours de congé payés par an. Ce ne sont là, sans doute, ni pour les manœuvres ni pour les ouvriers, des prétentions exagérées, excessives. Les braves gens qui les formulent n'ont recours pour les faire triompher, ni à la violence du langage ni aux actes de violence. La Chambre rendra probablement à celui qui plaide leur cause à la tribune, cette justice que lui-même ne se livre pas à des procédés violents de discussion. (*Très bien ! très bien !*)

A vrai dire, je ne crois pas que dans l'œuvre à laquelle je prends la liberté de le convier M. le ministre des travaux publics se heurte à des obstacles insurmontables. Je ne suis pas de ceux, s'il en est, qui croient à la cruauté systématique des grandes compagnies ; je sais, au contraire, qu'elles ont pour leurs ouvriers et employés une indéniable sollicitude. Je lisais récemment qu'au cours de l'exercice 1897, par exemple, elles avaient consacré à leurs institutions patronales, en chiffres ronds, 50 millions. Pour parler plus spécialement de celle que je connais davantage, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, j'ai récemment parcouru les comptes rendus des actionnaires pour les exercices 1901, 1902, 1903, 1904, et j'y ai vu que, le dividende variant de 44 à 46 millions, elle allouait à ses œuvres d'assistance de 15 millions et demi à 16 millions et demi par an, soit 35 à 36 p. 100 du dividende, qui naturellement aurait été accru d'autant, si elle n'avait pas voulu doter largement ses œuvres. J'ai donc tout lieu d'espérer que M. le ministre des travaux publics, en s'adressant aux compagnies, n'aura pas de peine à amollir des cœurs qui ne sont pas de fer ou d'acier. (*Très bien ! très bien !*)

Ces jours derniers, les journaux annonçaient que M. le ministre du commerce avait reçu une délégation d'ouvriers et d'employés de chemins de fer qui venaient solliciter d'insister pour que le Sénat votât très rapidement le projet de la loi sur le repos hebdomadaire. Si l'impression que m'ont laissée mes lectures est exacte, M. le ministre du commerce ne montra pas une confiance immodérée dans l'empressement que le Sénat mettrait à voter la loi sur le repos hebdomadaire et il concluait en engageant les délégués à mettre leur espoir dans le vote plus rapide de la loi Berteaux.

Les manœuvres et ouvriers des dépôts ne réclament même pas, quant à présent du moins, le bénéfice des dispositions de la loi Berteaux. La question se posera de savoir si elle doit leur être appliquée, quand elle sera discutée. En attendant, ils demandent purement et simplement le repos qui sans doute a paru nécessaire pour les agents classés.

Je crois avoir donné à la Chambre des renseignements strictement exacts. Si je ne les avais pas cru

exacts, je ne les aurais pas donnés. Il va sans dire toutefois que je n'ai ni le privilège de l'infaillibilité, ni même simplement à ma disposition les moyens d'investigation dont dispose le Gouvernement. Je conclus, en priant M. le ministre des travaux publics de contrôler l'exactitude de mes dires et, s'il les trouve exacts, de vouloir bien chercher, avec la compagnie ou les compagnies intéressées, les moyens d'améliorer sensiblement, par la garantie du repos désirable et, j'ose le dire, nécessaire, la situation d'une très intéressante catégorie d'ouvriers des chemins de fer. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jules Coutant.

M. Jules Coutant (Seine). Messieurs, j'aurais désiré intervenir dans la discussion générale du budget des dépenses du ministère des travaux publics. Comme vous le savez, une maladie du larynx m'en a empêché.

Que la Chambre se rassure ! Je ne viens pas à cette tribune pour faire un discours. Mais je profite de la discussion instituée sur le chapitre 48 pour présenter quelques observations et demander quelques explications à M. le ministre des travaux publics.

Il y a quelques années, la compagnie d'Orléans intercalait dans la banlieue de Paris au milieu de trains omnibus et ouvriers, des trains rapides et de grandes lignes. Des catastrophes étaient à prévoir ; elles sont arrivées. Nous vous rappelez, mes chers collègues, les catastrophes de Juvisy et de Choisy-le-Roi.

A la suite de mes interpellations, la Chambre, soucieuse des intérêts et de la vie des ouvriers et de tous les voyageurs, vota le doublement des voies entre Paris et Brétigny. C'est avec joie et avec reconnaissance que les populations des communes traversées par le réseau d'Orléans accueillirent le vote de la Chambre. Mais quelle fut leur surprise lorsqu'elles constatèrent que, malgré le doublement des lignes, il n'y avait pas plus de trains qu'autrefois. La compagnie d'Orléans est la seule qui n'ait pas créé des trains de banlieue à intervalle d'un quart d'heure comme il en existe sur les lignes de l'Est, de l'Ouest, du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée.

J'ai porté des pétitions à M. le ministre des travaux publics, votre prédécesseur, monsieur le ministre. Dans une lettre du 22 décembre dernier on me répond : « Nous ne pouvons pas vous donner des trains en plus, attendu que la Compagnie d'Orléans n'a pas de matériel ! »

En vérité, je trouve cela très singulier ! Mon ami Vaillant interpellait il y a quelque temps sur les mesures à prendre pour enrayer le chômage ; eh bien ! si la compagnie d'Orléans n'a pas de matériel, elle n'a qu'à en fabriquer ; elle contribuera ainsi à atténuer le chômage. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Sur 54 trains qui partent tous les jours de Paris, 48 desservent Juvisy, 26 s'arrêtent au Chevaleret et à Vitry, 27 à Choisy-le-Roi. Les habitants d'Ivry, de Vitry et de Choisy-le-Roi, sont dans la journée, pendant une heure quatre minutes et une heure quarante trois minutes sans train. Ce n'est vraiment pas la peine d'avoir fait le doublement des voies.

Dans la lettre que j'ai sous les yeux et que je ne veux pas lire pour ne pas abuser des instants de la Chambre, on me dit : « Monsieur Coutant, nous

avons fait tout ce que nous avons pu ! Le matériel électrique dont la compagnie dispose actuellement est trop restreint pour se prêter à la composition de nouveaux trains. Des commandes de machines et de pièces de rechange ont bien été faites, mais il faut le temps de les faire... »

On me dit, d'autre part qu'on a fait les quatre voies entre Paris et Brétigny. Mais à partir du pont d'Austerlitz ! Quand la jonction avec le Métropolitain va être opérée, comment allez-vous faire ? Il faut faire le doublement des voies depuis Austerlitz jusqu'à Orsay. Je crois même que les quatre voies sont amorcées dès le départ.

Je me demande quelle influence occulte, dans votre département, monsieur le ministre, peut s'exercer en faveur des compagnies, au détriment des voyageurs. Les chemins de fer constituent un service public et l'intérêt des voyageurs doit passer avant celui des actionnaires. (*Très bien ! très bien !*)

Je vous demande donc de nouveaux trains. Je ne suis pas exigeant : je demande des trains toutes les vingt minutes, alors que dans toutes les autres régions de la banlieue il y en a tous les quarts d'heure. (*Très bien ! très bien !*) J'espère que vous me donnerez satisfaction ; autrement il était bien inutile d'encombrer les rues de Vitry, de Choisy-le-Roi, d'Ivry, de gêner les industriels et les commerçants, si nous ne devons pas avoir aujourd'hui un nombre de trains plus élevé ; il ne faut pas oublier que plus il y aura de trains, plus il y aura de voyageurs, et la garantie d'intérêts diminuera.

Si vous veniez élire résidence, monsieur le directeur — et j'en serais très flatté — du côté de Choisy, ou de Vitry, vous vous rendriez compte facilement que les commodités nous font absolument défaut.

Nous réclamons des trains. La compagnie ne peut pas nous répondre qu'elle manque de matériel. D'ailleurs, je le répète, s'il n'y en a pas il faut en faire faire ; mais nous voulons des trains ouvriers. Je demande que tous les trains omnibus qui vont à Juvisy s'arrêtent dans les gares intermédiaires. Sur 48 trains qui s'arrêtent à Juvisy, 26 seulement, je le répète, s'arrêtent à Ivry, et encore ils ne s'arrêtent pas tous à la gare d'Ivry proprement dite.

Je voudrais attirer votre attention sur une autre question relative aux trains ouvriers. Déjà, à la suite de mes interpellations sur le service defectueux des trains ouvriers, nous avons obtenu le retour facultatif à partir de midi, puis l'assimilation des employés aux ouvriers, car j'estime qu'on peut porter un chapeau et un paletot et être un ouvrier, un ouvrier intellectuel, et par conséquent avoir droit aux trains ouvriers. (*Très bien ! très bien !*)

Se rendant à l'évidence M. Baudin, ministre des travaux publics, a obtenu l'assimilation des employés aux ouvriers, mais avec cette condition, pour avoir droit aux trains ouvriers, de gagner moins de 2,000 francs et de n'avoir pas une cote personnelle mobilière supérieure à 20 francs. Je trouve cela excessif. On peut, habitant dans la banlieue, gagner 2,000 fr. et être obligé d'avoir un loyer de 300, 400 ou de 450 francs et ainsi payer une cote mobilière de 30 francs. Très souvent on exige de l'employé qu'il ait un appartement convenable et c'est au moment où il est obligé de s'imposer des frais de loyer, que vous lui refusez le bénéfice des trains ouvriers !

Je demande que l'on ne tienne pas compte de la

cote personnelle-mobilière. Puis je trouve que la limite de 2,000 francs d'appointements devra être portée à 3,000 ou à 4,000 francs. Ce ne serait peut-être pas à moi à dire cela, mais souvent plus on gagne, plus on est obligé de faire de dépenses. (*Mouvements divers.*)

Je voudrais attirer encore votre attention sur un autre point ; car il y a beaucoup à faire en ce qui concerne les trains ouvriers. Vous savez que les compagnies délivrent des abonnements annuels payables mensuellement, c'est-à-dire par douzièmes. La loi du 18 septembre 1871 dit que quand une facture dépasse 10 francs, l'apposition d'un timbre-quitance de 10 centimes est obligatoire. Or, qu'arrive-t-il aux citoyens qui contractent un abonnement d'un an payable par mensualités ? Ils payent tout d'abord tous les mois 25 centimes pour la carte, puis, chaque fois, un timbre de dix centimes, alors même que la somme à payer n'atteint pas 10 francs. Je sais bien que ce n'est pas votre faute, mais vous pourriez peut-être vous entendre avec M. le président du conseil, ministre des finances, pour qu'on ne perçût plus à l'avenir le timbre de 10 centimes. Ne retirez pas de la main gauche ce que vous avez donné de la main droite.

Je voudrais maintenant, Monsieur le ministre, vous parler d'un grave préjudice causé aux habitants de la ville d'Ivry. M. le directeur des chemins de fer est au courant de la question.

La gare d'Ivry porte le nom de gare du Chevaleret, de sorte qu'une expédition de province, adressée à Ivry, va d'abord à la gare d'Ivry-Paris, pour être dirigée ensuite sur Ivry, après transbordement. Le coût du transport est de ce chef, plus élevé qu'il ne devrait l'être et, comme de juste, ce sont les ouvriers qui par répercussion, en supportent les conséquences. Il suffirait, pour donner satisfaction à l'industrie d'Ivry, de dénommer la gare : Ivry-Chevaleret.

J'en ai fini avec cette question de la façon dont les compagnies de chemins de fer traitent les civils et je voudrais maintenant parler des brimades dont nos soldats sont victimes de leur part.

Depuis 1896 j'ai eu l'honneur d'adresser aux ministres des travaux publics qui se sont succédés quatre interpellations pour leur demander que nos soldats payent le quart de place sur les tarifs homologués et actuellement en vigueur pour les voyageurs civils et, chaque fois, la Chambre a voté l'ordre du jour suivant : « La Chambre invite le ministre des travaux publics à intervenir auprès des compagnies de chemins de fer pour les obliger à calculer le billet à quart de place délivré à nos soldats, voyageant en congé limité ou de convalescence, sur les tarifs homologués et actuellement en vigueur. »

Monsieur le ministre, voici l'origine de la question. Au lendemain de nos désastres de 1870 dus, comme vous le savez, à l'empire, l'Assemblée nationale, pour arriver à payer notre rançon de guerre à la ploutocratie allemande, fut obligée d'établir un impôt supplémentaire de 10 p. 100 sur le service de grande vitesse des voyageurs. Les conventions de 1883 arrivèrent, — je suis donc bien dans la question en traitant ce sujet — et stipulèrent que dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts sur les services de grande vitesse des compagnies de chemins de fer, les compagnies s'engageaient à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 p. 100 sur

la 2^e classe et de 20 p. 100 pour la 3^e classe ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord avec les parties contractantes.

En 1902, vous le savez, messieurs, les deux Chambres enlèveront ce droit supplémentaire de 10 p. 100. Les compagnies, conformément aux engagements qu'elles avaient pris, ont diminué les tarifs de la 2^e classe de 10 p. 100 et ceux de la 3^e classe de 20 p. 100, de sorte qu'avant 1892 le voyageur civil qui circulait sur les voies ferrées payait, en 3^e classe, 6 centimes 16 par kilomètre, et aujourd'hui il ne paye plus que 4 centimes 928; mais quand un soldat va en permission ou en congé de convalescence on ne calcule pas son quart de place sur le nouveau tarif, mais sur l'ancien.

Je connais l'objection, monsieur le ministre des travaux publics : vous allez me répondre que la réduction porte sur le plein tarif.

M. Gauthier (de l'Aude), *ministre des travaux publics*. Je ne vous répondrai pas cela, monsieur Coutant.

M. Jules Coutant (Seine). Je sais également que votre prédécesseur, M. Maruéjols, a intimé l'ordre aux compagnies de chemins de fer d'appliquer la décision des Chambres, que les compagnies s'y refusent et, si je ne me trompe, à l'heure où je parle la question est pendante devant le conseil de préfecture.

Très bien ! Mais vous avez un moyen d'amener les compagnies à composition : c'est, quand elles vous demanderont des homologations, de ne pas les signer avant que nos soldats aient reçu satisfaction.

Je crois que sur ce point nous serons d'accord. Je ne suis pas un militariste comme beaucoup de mes collègues, mais je me suis bien occupé de nos soldats. (*Très bien ! très bien !*)

M. Albert Congy. Vous êtes un bon citoyen.

M. Jules Coutant (Seine). On peut avoir une conception autre que certains de nos collègues, mais aimer tous les enfants qui sont nés dans le pays. (*Applaudissements.*)

J'ai eu la bonne fortune de faire voter une proposition que j'avais présentée le 18 février 1904. Elle a pour but de permettre aux parents de voyager à quart de place sur les chemins de fer quand un de leurs enfants est malade au régiment, à condition, cela va sans dire, de présenter un certificat du chef de corps et un certificat d'identité. L'urgence a été votée en faveur de ma proposition. La commission des chemins de fer m'a chargé du rapport; les conclusions en ont été adoptées à l'unanimité.

La Chambre me permettra de lui donner lecture de l'article unique, que j'avais rédigé sur les indications de l'honorable président de la commission des travaux publics de la façon suivante :

« La Chambre invite le Gouvernement à négocier avec les compagnies de chemins de fer et de navigation pour obtenir que le bénéfice du quart de place (billets militaires) soit accordé à un parent, le père ou la mère, le frère ou la sœur, l'épouse ou l'enfant, d'un militaire ou marin tombé malade ou blessé en accomplissant une période d'instruction militaire, dans l'armée active, la réserve ou l'armée territoriale. »

La Chambre, s'inspirant de ces sentiments très humains envers les soldats, a voté cet article à l'unanimité. Le 20 octobre 1904, j'ai vu dans les journaux

que M. le ministre des travaux publics avait négocié à ce sujet avec les compagnies de chemins de fer. J'attends encore que les familles de nos soldats malades au régiment aient obtenu satisfaction.

Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre, attendu que j'ai déposé une demande d'interpellation qui doit être discutée vendredi prochain.

Je pense que ces réclamations sont aussi les vôtres, mes chers collègues, car si dans des questions de politique nous nous divisons, j'estime que quand il s'agit de nos petits soldats nos cœurs doivent battre à l'unisson. (*Applaudissements.*)

Je termine en exprimant l'espoir que M. le ministre des travaux publics, qui m'a semblé animé des meilleurs sentiments à l'égard de toutes les questions ouvrières et de celles qui concernent nos soldats, donnera satisfaction non pas à moi, mais à la classe ouvrière toute entière, et je descends de cette tribune en disant : A quoi sert de toujours parler de l'armée d'une façon platonique dans cette Assemblée, si l'on n'intervient jamais en sa faveur quand elle a besoin d'être soutenue ?

Je le répète une dernière fois, sur le terrain politique nous pouvons être divisés, mais, dans cette question, j'ai confiance dans M. le ministre des travaux publics et dans la Chambre toute entière pour m'approuver. (*Très bien ! Très bien !*)

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

M. Gauthier (de l'Aude), *ministre des travaux publics*. Je retiens des observations de M. Coutant ce qui a trait à la dénomination nouvelle à donner à la gare du Chevaleret, aux trains ouvriers et aux abonnements; j'étudierai ces différentes questions avec le vif désir d'aboutir à une solution aussi favorable que possible.

En ce qui concerne la multiplication des trains sur la ligne d'Orléans dans la section de Paris à Juvisy, je fais remarquer à M. Coutant que, dans une période de quinze à seize heures 27 trains s'arrêtent à Ivry, ce qui représente un train toutes les trente-cinq ou trente-six minutes environ. Je ne dis pas qu'il n'y ait pas quelque amélioration à apporter à la situation, qu'il ne faille pas augmenter les trains dans une certaine proportion, ni surtout les mieux répartir; quoi qu'il en soit, je ne demande pas mieux que de négocier avec la compagnie en vue de donner satisfaction, dans la plus large mesure possible, aux intérêts dont M. Coutant s'est fait l'interprète.

D'autre part, M. Coutant a fait connaître l'état de la question du quart de place. Le ministre des travaux publics a adressé une mise en demeure aux compagnies, leur enjoignant d'avoir à appliquer la mesure dans le délai de deux mois. Mais les compagnies se sont pourvues devant le conseil de préfecture de la Seine, et le ministre a déposé son mémoire en défense; nous attendons la solution du litige.

Pour le quart de place à accorder aux parents des soldats malades, les compagnies se sont déclarées disposées à concéder une réduction, non pas de 75 p. 100, mais de 50 p. 100 lorsque, bien entendu, les parents seront dans une situation précaire et que le chef de corps aura donné un certificat.

Sur ce point, M. Coutant a donc une satisfaction, sinon totale, du moins partielle. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Jules Coutant (Seine). M. le directeur des chemins de fer sait quelle objection on a fait à notre réclamation. On nous dit qu'on ne peut pas augmenter le nombre des trains sur la section de Paris à Juvisy. Or, nous ne demandons même pas deux trains par heure, comme sur les autres lignes de banlieue.

Vous dites : Nous n'avons que les voies n° 1 et n° 2 d'Austerlitz au quai d'Orsay. Eh bien ! faites partir des trains d'Austerlitz ! cela sera d'autant plus facile que bientôt cette gare va être reliée au métropolitain ; ou bien doublez les voies jusqu'à la gare d'Orléans. Je compte sur la bienveillance de M. le ministre pour étudier cette question.

D'autre part, il ne m'a pas été répondu au sujet de la gare d'Ivry. La situation actuelle lèse considérablement les industriels de cette ville.

M. le ministre des travaux publics. Je vous ai répondu à ce sujet, monsieur Coutant, je retiens votre observation et je tâcherai de vous donner satisfaction.

M. Jules Coutant (Seine). Depuis que j'appartiens à cette Assemblée, je commence à savoir ce que valent les réponses des ministres et ce n'est pas moi qui dirai : « Je remercie M. le ministre et je prends acte de ses déclarations. » (*On rit.*) Si je n'ai pas satisfaction, je déposerai une demande d'interpellation.

M. le ministre. C'est entendu !

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

M. Lemire. Une des attributions qui résultent des fonctions de ministre des travaux publics et de la garantie que nous donnons aux compagnies de chemins de fer, c'est le contrôle sur l'exploitation en vue d'assurer la sécurité.

De temps en temps, des accidents qui ont un retentissement douloureux viennent rappeler la nécessité de ces mesures, et il est incontestable que le ministre des travaux publics a, dans le choix des mesures, dans la faculté de les faire connaître et de les imposer, une certaine responsabilité. Elle est d'autant plus grande, que la sécurité sur les chemins de fer intéresse plus de personnes.

Elle intéresse au premier chef les nombreux agents qui sont sur les trains ou qui gardent les lignes, et par voie de conséquence tous les voyageurs que ces trains transportent, chacun d'entre nous, messieurs, tous les membres de nos familles.

Par suite de la rapidité plus ou moins grande des trains, à cause de leur multiplicité sur les mêmes voies, le danger grandit de jour en jour. Aussi les grandes compagnies — l'administration de l'Etat comme elles, et il faut les en féliciter — prévoient et installent toutes sortes de signaux auditifs et visuels, les uns volontaires, les autres automatiques.

Mais que de fois il arrive à cause du brouillard, de la nuit, d'une distraction, que ces signaux ne sont pas entendus, ne sont pas vus, et par conséquent, ne sont pas suivis d'exécution !

Aussi, non seulement en France, mais à l'étranger, et particulièrement en Belgique et en Amérique, on a étudié la question de faire communiquer les trains en marche les uns avec les autres et de les tenir aussi en communication avec la gare qu'ils viennent de quitter.

On établirait ce qu'on appelle l'intercommunication

entre les trains qui se suivent dans une section de voie qui n'est pas très grande. Ils chemineraient en se tenant pour ainsi dire par un fil qui les relierait entre eux et qui les rattacherait à la gare voisine.

On espère qu'ainsi, aux signaux auditifs et visuels qui se font toujours à distance et qui comportent des erreurs, succéderont peu à peu des signaux en quelque sorte tangibles qui atteindront à leur poste les mécaniciens et les conducteurs de trains, et viendront leur signaler automatiquement les anomalies survenues dans leur voisinage et qui peuvent mettre en danger la circulation du train qui leur est confié.

Il y a cinq ans, à cette même place, je me faisais un devoir de signaler de remarquables travaux exécutés par d'humbles télégraphistes français. Sans nommer celui qui m'avait prié de porter cette question à la tribune et qui vit non loin de la capitale, à Boulogne-sur-Seine, et que je nomme aujourd'hui — il s'appelle Fernand Adélard ; c'est un modeste employé des télégraphes — j'avais parlé ici-même d'un projet d'intercommunication soit par les rails, soit par un fil spécial, et j'avais prié M. le ministre des travaux publics d'y intéresser les services techniques de son département.

Je reviens à la charge en ce moment pour demander au successeur du ministre d'alors de vouloir bien, en premier lieu, saisir de nouveau les services techniques de la question des signaux électriques avertisseurs, ou, pour parler avec plus de précision, de l'intercommunication électrique entre les trains en marche et entre les trains et la gare qu'ils viennent de quitter.

Je le prie en second lieu d'user de son influence, de son autorité légitime et incontestée sur toutes les compagnies pour leur faire adopter dans le plus bref délai possible les signaux qui sont reconnus aujourd'hui comme étant les meilleurs pour garantir la sécurité et des voyageurs et des agents.

Je lui demande en troisième lieu — puisqu'il y a une section des voies ferrées sur laquelle les expériences peuvent se tenter au compte de l'Etat — de faire en sorte que sur les chemins de fer de l'Etat tout ce qui concerne les signaux et par conséquent tout ce qui concerne la sécurité publique soit l'objet des recherches les plus assidues, et soit placé au premier rang de ses préoccupations. (*Très bien ! très bien !*)

Lorsque nous examinerons au budget des chemins de fer, il pourra dire après cela, aux compagnies privées : « L'Etat aux moins vous donne l'exemple du souci de la vie humaine. »

Evidemment les innovations sont onéreuses et difficiles et, à cause de cela, elles se font lentement. Lorsqu'il s'agit pour les compagnies de changer un matériel qui coûte très cher et de donner à leurs agents une éducation nouvelle nécessaire par les installations de signaux nouveaux, on rencontre une certaine résistance, et cela se comprend. Cette éducation nouvelle, cet apprentissage professionnel tardif contrarie l'agent dans ses habitudes acquises, en même temps que la dépense du matériel grève la compagnie et la gêne dans ses intérêts financiers. Il y a une double opposition qu'il n'est pas facile de vaincre. Mais un intérêt supérieur la domine et l'emporte tôt ou tard.

Je crois que la Chambre est unanime pour estimer que dans des questions de ce genre il ne faut rien laisser au hasard de ce qu'on peut lui retrancher, soit par l'industrielle activité humaine, soit par le bon usage

des deniers publics. Tel est, j'en suis sûr, le souci du ministre qui a le contrôle des chemins de fer.

C'est pourquoi je n'ai pas pris la peine de déposer un projet de résolution. Il me suffit de porter cette question des signaux de sécurité à la tribune pour obtenir tout son concours et celui des pouvoirs publics. Il y va, je le répète, de la vie humaine. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Vous pouvez y compter.

M. le président. Il y a un projet de résolution de M. Grosjean qui, pour une part du moins, se réfère aux observations que vient de présenter l'honorable M. Lemire. Ce projet de résolution est ainsi conçu :

« La Chambre, confiante dans le Gouvernement pour assurer la sécurité sur les voies ferrées, l'invite : 1^o à user de toute son autorité pour faire appliquer sur tous les réseaux les circulaires ministérielles des 29 janvier 1898, 18 septembre 1899, 20 avril 1904, 2^o à employer toute son influence pour obtenir du Sénat le vote prochain de la loi relative à la réglementation du travail et aux retraites du personnel des chemins de fer. »

La parole est à M. Grosjean.

M. Georges Grosjean. J'étais inscrit pour traiter sur le chapitre 70 les questions qui ont motivé l'intervention de MM. Gourd et Lemire. Je ne veux pas retenir davantage l'attention de la Chambre en reprenant les observations que mes collègues ont excellemment présentées. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir d'opposition au projet de résolution que j'ai déposé. Il répond certainement au vœu de tous dans cette Assemblée. Il a pour but de permettre à la Chambre d'exprimer sa volonté de seconder fermement toutes les demandes et tous les efforts que suggèrera à M. le ministre des travaux publics sa vigilance éclairée. Il fera savoir à ceux qui ont intérêt à le connaître que l'intention de la Chambre est de ne pas faire attendre plus longtemps à l'opinion les satisfactions qu'elle espère. (*Très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. La question des avertisseurs est à l'étude au comité technique des inventions. Aussitôt qu'une résolution sera prise, je tâcherai de la faire appliquer par les compagnies.

M. Georges Grosjean. La question des appareils de sécurité a été posée, et en termes excellents, par M. Baudin, en septembre 1899, dans une circulaire qui énonce fort nettement le problème. Des études ont été entreprises.

M. Lhopiteau affirmait dans son rapport sur le budget des chemins de l'Etat pour 1904 qu'elles étaient entrées dans la phase des expériences décisives. La Chambre a voté un crédit de 700,000 fr. qui lui était demandé par l'administration « pour munir 549 locomotives et 1,334 signaux d'appareils de sécurité. » Au mois de mars 1904, le comité technique des chemins de fer, où siège l'élite d'un corps éminent entre tous, celui des ponts et chaussées, a conclu que le problème était résolu : je vous renvoie à cet avis fort intéressant qui, je le répète, émane des plus hautes autorités de notre pays en la matière.

Une circulaire ministérielle du 20 avril 1904 rappelait les termes mêmes dont s'est servi le comité, à savoir que « parmi les appareils expérimentés il s'en trouvait qui répondaient aux desiderata de la dépêche du 18 septembre 1899 dans des conditions assez satisfaisantes pour que les compagnies puissent dès

maintenant présenter des appareils de positions fermes ». Il s'agit des appareils de sécurité avertisseurs des signaux à l'arrêt et enregistreurs destinés à protéger les trains en marche, à couvrir les convois en panne et les chantiers d'ouvriers sur les voies. Entre ces appareils je ne me prononce pas : un tel choix dépasserait mon rôle et ma compétence. J'affirme aussi que pour le freinage continu un pas décisif a été fait. Je ne reviens pas, sinon pour donner mon adhésion expresse à la motion votée hier par la Chambre, sur l'intérêt de pourvoir nos wagons d'attelage automatique.

Ces faits ajoutés à ceux dont nous ont fait part aujourd'hui MM. Gourd et Lemire et l'autre jour mon collègue et ami Paul Coutant suffisent à motiver le projet de résolution dont je réclame le vote. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. J'examinerai la question, et s'il en est ainsi — je fais cette réserve — j'accepte le projet de résolution.

M. Lemire. Dans ces conditions, la question des avertisseurs étant résolue, j'ai également satisfaction.

M. le président. Je mets aux voix le projet de résolution auxquels ne s'opposent ni le Gouvernement ni la commission du budget.

(Le projet de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 48 : « Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer français, 18 millions 800,000 francs. »

(Le chapitre 48, mis aux voix, est adopté.)

M. le Président. — Chapitre 49. Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local, de tramways et automobiles : 5,800,000 francs.

La parole est à M. Dejeante.

M. Dejeante. Pour épargner les instants de la Chambre je n'ai pas voulu prendre la parole sur le chapitre précédent. Mais il est une catégorie d'accidents qui n'a pas été signalée jusqu'à présent et que je crois devoir indiquer à mes collègues et à M. le ministre des travaux publics ; je veux parler des accidents qui se produisent sur les voitures à impériales ouvertes des lignes de banlieue les jours de fête et le dimanche.

Nous avons eu à enregistrer tout récemment encore un accident pénible qui s'est produit sur un train venant de Bellevue : des domestiques d'un collègue montaient sur l'impériale d'un wagon découvert ; le train s'est mis en marche, deux d'entre eux tombèrent sous les roues du wagon et furent écrasés. A chaque instant, notamment sur la ligne de l'Ouest, il se produit des accidents du même genre. J'ai réussi à en faire supprimer la cause sur la ligne de Ceinture. Vous vous rappelez peut-être que j'ai signalé ce qui se passait sous le tunnel de la Ceinture où les voitures ouvertes occasionnaient des morts nombreuses, surtout sous les tunnels de Ménilmontant et du Père-Lachaise. On a supprimé les voitures ouvertes. A ce moment il y avait déjà eu 4,800 victimes ; depuis, il n'y en a plus eu une seule, ce qui prouve que ces accidents ne sont point dus, comme le prétendent les compagnies, à l'imprévoyance des victimes, — moyen facile d'échapper à toute responsabilité — mais qu'ils sont le fait d'un mauvais matériel ou tout au moins d'un matériel absolument insuffisant pour assurer la sécurité du public.

Si l'on a pu supprimer les nombreux accidents qui

se produisaient sous les tunnels de Ménilmontant et du Père-Lachaise, on peut de même faire disparaître les nombreuses causes d'accidents qui se produisent sur nos lignes de banlieue, particulièrement les dimanches soir ou les jours de fêtes ; ces jours-là, de nombreuses personnes ne trouvant pas de place à l'intérieur des wagons sont obligées de monter rapidement à l'impériale, alors même que le train est déjà en marche, et de se tenir en équilibre jusqu'à l'arrivée à destination ; les jeunes gens peuvent encore y parvenir, mais les personnes âgées sont exposées à tomber et à être écrasées.

J'ai déjà indiqué différents moyens de parer à ce danger. J'avais d'abord demandé la suppression des voitures à impériales ouvertes ; la compagnie de l'Est a adopté un système de voitures dites B B, voitures fermées, qui font disparaître la possibilité de certains de ces accidents. Mais d'autres compagnies ont objecté qu'il y avait là pour elles une source de frais considérables.

Ne peut-on, du moins, rendre ce matériel moins dangereux au moyen de garde-corps d'une hauteur de 50 à 60 centimètres, de façon qu'une personne montant dans la voiture, ne risque pas de tomber et de se tuer au moindre mouvement ?

Il y a encore autre chose qui me surprend : Vous ne permettez pas à une marchande de quatre saisons de circuler sans avoir à sa voiture une lanterne allumée, vous ne tolérez pas qu'on laisse un tas de sable, même au pied d'un bec de gaz, sans une lanterne allumée, et vous laissez circuler sur les voies ferrées, sans aucun éclairage, des voitures portant cinquante personnes. Il est surprenant que le ministre des travaux publics n'ait pas obligé les compagnies à éclairer ces voitures d'impériales qui sans cela deviennent dangereuses. Je lui demande d'étudier avec M. le directeur des chemins de fer cette question dont la solution intéresse au plus haut point les voyageurs de banlieue, trop souvent victimes d'accidents. (*Très bien ! très bien !*)

J'ai à examiner encore une autre cause d'accidents, et ici je reviens à Paris. Je n'ai pas à vous rappeler, messieurs, la catastrophe qui s'est produite sur le métropolitain à la station des Couronnes et qui a coûté la vie à quatre-vingt-quatre personnes. On a adressé aux victimes de nombreuses marques de sympathie. Mais la population parisienne demande moins des marques de sympathie que l'assurance d'une sécurité plus grande sur le métropolitain. Je sais que M. le préfet de police, à la suite d'un rapport très complet et très intéressant de M. Roussel et d'un débat au conseil municipal de Paris, a prescrit quelques mesures de précaution ; mais toutes ces mesures n'ont pas été observées par la compagnie ; car on se trouve en présence de deux intérêts opposés : d'un côté l'intérêt de la compagnie, qui est un intérêt financier, et de l'autre côté, l'intérêt du public et du personnel, dont on ne s'est pas préoccupé.

Si au point de vue du matériel on a pris quelques précautions, afin d'éviter le renouvellement de la catastrophe des Couronnes, je dois dire qu'elles ne sont pas complètement efficaces. Hier encore, à la station de l'Hôtel de Ville se produisait un accident pénible qui, malheureusement, se produit presque tous les jours.

Il faut que le ministre des travaux publics avise le préfet de police au plus tôt. L'oblige à prendre sur les

lignes du Métropolitain, toutes les précautions indispensables, car on n'ose pas songer au nombre considérable de victimes que ferait un déraillement sous cette ligne souterraine. Réfléchissez un peu au malheur qui arriverait si un train bondé de voyageurs venait à dérailler ou à se coucher sur la voie, par suite de la rupture d'un essieu ou d'une roue, et cela au moment du croisement de deux trains ! On aurait à déplorer, dans ce cas, une catastrophe auprès de laquelle l'accident de la station des Couronnes paraîtrait insignifiant.

Je ne veux pas effrayer la population ; cependant il est un fait sur lequel je désire appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics : je veux parler du nombre des arrêts et des courses perdues sur le métropolitain, par suite d'arrêt de circulation provoqué par des accidents de machines ou autres causes.

Ainsi, de 1901 à 1902, il y a eu 2,173 courses perdues ; de 1902 à 1903, il y en a eu 5,505 ; de 1903 à 1904, le nombre en a été de 14,625, et enfin en 1904, pendant la période d'août à décembre, il y en a eu 7,542.

A quoi faut-il attribuer ces courses perdues ? Il est évident tout d'abord que le matériel est défectueux, qu'il ne correspond pas au mouvement considérable des voyageurs, mais il y a une autre cause très importante, c'est le recrutement et le traitement du personnel.

Ces deux causes sont aussi intéressantes l'une que l'autre, mais si le préfet de police s'est en effet occupé de prendre quelques mesures pour le matériel et les précautions pour éviter les incendies, il a complètement négligé la question du personnel.

L'administration du métropolitain a caporalisé le personnel ; elle n'a pas voulu du syndicat ouvrier. Les ouvriers expérimentés réclamaient tout naturellement une situation meilleure et des traitements plus convenables, l'application et le respect du cahier des charges et des conditions plus humaines de travail. Ces réclamations ne plaisaient pas à la compagnie qui, immédiatement, a renvoyé tous les syndiqués les uns après les autres, mais avec une rigueur extraordinaire ; et alors la compagnie a constitué un syndicat jaune, des coopératives, en un mot on a usé de tous les moyens pour arriver à briser et étouffer toutes les revendications ouvrières les plus modestes et les plus légitimes.

Ce personnel a été renouvelé dans des proportions considérables : sur 2,200 agents, on en a renvoyé plus de 1,200. Vous comprenez qu'un tel nombre de renvois, s'il réalise une économie pour la compagnie, brise dans le personnel tous les ressorts d'activité et d'intelligence nécessaires à un travail si pénible et qui expose à de si lourdes responsabilités. Grâce à ces renvois, la Compagnie n'a pas à se préoccuper des secours de maladie, qui ne peuvent aller qu'en augmentant par suite du manque d'hygiène des tunnels. Quand, dans le délai de dix-huit mois, l'employé a été trente jours malade on le renvoie ; cela supprime la titularisation, évite les augmentations de salaire, le versement pour les retraites, etc.

Et puis, comme elle se trouve en présence de 76,000 demandes d'emploi, la compagnie du Métropolitain évite de payer, comme l'indique le paragraphe 4 de l'article 16 de son cahier des charges, les treize et les vingt-huit jours, en n'embauchant que des candidats âgés de trente à trente-cinq ans

M. Bouveri. Qu'on supprime alors les vingt-huit et les treize jours !

M. Dejeante. Vous voyez quels avantages la compagnie récolte du grand nombre de demandes de malheureux en quête d'emploi. Quant à la sécurité du public, elle ne s'en occupe pas. Elle emploie surtout des sous-officiers, qui peuvent être excellents pour diriger des recrues, mais qui manquent de connaissances techniques pour la conduite de machines délicates et souvent dangereuses, de même qu'ils n'ont pas toujours à l'égard du public et du personnel l'urbanité nécessaire.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vouloir bien inviter M. le préfet de police à prendre des arrêtés pour assurer la sécurité du public au point de vue du matériel et mettre un terme aux mesures inhumaines de la compagnie du Métropolitain qui, ouvertement, viole impunément son cahier des charges. *(Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.)*

Il s'agit là d'une question extrêmement importante, je le répète. Un personnel expérimenté offre tout naturellement au public des garanties beaucoup plus grandes qu'un personnel fréquemment changé et qui ne connaît pas le service.

M. Edouard Vaillant, Très bien !

M. Dejeante. Je prie donc M. le ministre, lui qui justement a contresigné une circulaire en faveur du personnel qui exécute des travaux pour le compte de l'Etat ou des villes, de vouloir bien obliger M. le préfet de police à faire appliquer ces dispositions aux travaux et à l'exploitation du Métropolitain. *(Très bien ! très bien !)* Qu'il songe aux conséquences que pourrait avoir une catastrophe comme celle que nous avons eue à déplorer et qui aurait pour cause une machine dirigée par un personnel inexpérimenté. Il est évident qu'il y a des mesures à prendre pour assurer la sécurité publique et que nous ne devons pas attendre un désastre pour les édicter.

Je suis certain que M. le ministre des travaux publics voudra bien prendre les mesures que j'ai indiquées. *(Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche et à gauche.)*

M. le ministre des travaux publics. J'appellerai l'attention du préfet de police sur les observations si intéressantes que M. Dejeante vient de présenter à la tribune et je l'inviterai à en tenir compte. *(Très bien ! très bien !)*

M. le président. Le 2^e tour de scrutin pour la nomination d'un membre de la commission supérieure de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse va être clos.

Je prie ceux de nos collègues qui n'ont pas encore voté de bien vouloir prendre part au scrutin.

Pour leur permettre de voter, nous pourrions suspendre la séance pendant quelques minutes. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à trois heures et demie, est reprise à trois heures quarante minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Jumel sur le chapitre 49.

M. Jumel. Messieurs, le chapitre 49 a trait aux subventions annuelles aux entreprises des chemins de fer d'intérêt local, de tramways et d'automobiles. Je désire poser à M. le ministre une question qui intéresse tout particulièrement ces chemins de fer d'intérêt local. Elle n'est pas nouvelle, car elle a déjà fait

l'objet d'une délibération de la Chambre des députés et d'un ordre du jour voté à une immense majorité au cours de la dernière législature à la suite d'une interpellation de notre ancien collègue, M. Guillemet, auquel je m'étais joint.

Aux termes de la loi du 10 juin 1880, article 2, « le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, et après enquête, la direction de ces chemins de fer (d'intérêt local), le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation... ».

Ainsi s'exprime la loi. Les termes de cet article 2 sont la reproduction à peu près littérale du texte de la loi sur les conseils généraux du 10 août 1871, dans laquelle je lis :

» Art. 46, paragraphe 12. — Direction des chemins de fer d'intérêt local, modes et conditions de leur construction, traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

» Le conseil général statue définitivement sur les objets ci-dessus désignés. »

La corrélation entre les deux lois est bien évidente puisque les termes employés de part et d'autre sont identiques.

Aux termes de la loi décentralisatrice de 1871, loi organique des conseils généraux, ceux-ci après enquête du préfet, ont le choix de l'administration et de la direction des chemins de fer d'intérêt local, du mode et des conditions de leur construction, des traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

La loi de 1880 qui, vous venez de le voir, reproduit à peu près ce texte, n'y ajoute absolument rien. Les diverses circulaires intervenues pour expliquer cette loi et en faciliter l'application, qu'elles émanent du ministère des travaux publics ou du ministère de l'intérieur, constatent toutes qu'il faut y voir la liberté laissée aux départements dans le choix du personnel chargé du contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Or dans le règlement d'administration publique du 16 février 1900, on a glissé subrepticement — je l'ai dit à la Chambre dans la séance du 22 juin 1900 — un petit article ainsi conçu : « Ces agents (du contrôle) sont pris dans le service des ponts et chaussées et des mines. »

Ainsi donc ce décret fixait d'autorité les services auxquels devait incomber le contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways alors que la loi organique des conseils généraux et la loi organique des chemins de fer d'intérêt local et de tramways, celle de 1880, ne fixaient en aucune façon le personnel qui devait être chargé de ce contrôle.

Il y a là évidemment un abus de pouvoir de la part du Conseil d'Etat : il ne s'est pas contenté d'expliquer la loi comme il doit le faire, dans un règlement d'administration publique ; il a suppléé à ce qu'il considérait comme un oubli du Parlement il a légiféré. Or cet acte dépasse le droit de cette assemblée.

C'est ce que nous avons eu l'honneur de faire comprendre à la Chambre dans la séance du 22 juin 1900, au cours de notre interpellation. Nous ne fûmes pas les seuls à prendre part à cette discussion. M. René Brice insista particulièrement dans notre sens, et la Chambre nous donna raison à une grande majorité.

Cependant, le ministre des travaux publics n'avait pas été tout à fait favorable à notre interprétation,

pas plus du reste que M. le directeur des chemins de fer que je vois encore au banc du Gouvernement.

M. Pérouse a sans doute conservé les idées qu'il avait alors soutenues ; mais la Chambre ne les a pas partagées, et il est indispensable que force reste à la loi, c'est-à-dire à la majorité du Parlement.

Je sais que le décret de réglementation du 13 février 1900 est soumis en ce moment à une révision, mais c'est pour d'autres causes. Ces autres causes ont eu plus d'influence sur la décision de l'administration des travaux publics qu'une volonté de la Chambre. La volonté de la Chambre ce n'était pas très important, mais certaines considérations administratives ont eu plus de poids auprès des ingénieurs des ponts et chaussées qui dirigent les services du ministère.

Je demande à M. le ministre des travaux publics s'il est bien certain que cette volonté nettement exprimée par la Chambre à la suite de mon interpellation ait fait l'objet d'une observation de sa part au Conseil d'Etat et s'il a supprimé ce court paragraphe du décret dont je me plains.

La question n'est pas sans importance. Nous avons en France bien peu de lois décentralisatrices. L'autre jour j'en défendais une, la loi sur la chasse ; aujourd'hui j'en défends une autre, c'est la loi organique des conseils généraux. Si l'on nous enlève encore ces quelques prérogatives de nos assemblées départementales, je ne vois pas quelles libertés conserveront nos départements. Et c'est encore la congrégation des ponts et chaussées, dont je parlais à une précédente séance, qui veut mettre la main sur une de nos libertés.

J'appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics sur cette question, et je le prie de vouloir bien veiller à ce que cet article soit supprimé dans le décret du 13 février 1900. (*Applaudissements.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, je reconnais le caractère nettement décentralisateur des lois de 1871 et de 1880. Le comité technique de l'exploitation a été appelé à réviser certains articles du décret de 1881 et à déposer un rapport qui est actuellement soumis à l'examen du conseil d'Etat. Parmi les articles à réviser se trouve celui qu'a indiqué M. Jumel. Il est inutile d'ajouter que la question qu'il a soulevée sera également soumise à cette haute Assemblée. (*Très bien ! très bien !*)

M. Jumel. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

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

M. Fouché. Messieurs, plusieurs de nos collègues ont, au cours de cette discussion, signalé la défectuosité du service sur certaines compagnies de chemins de fer secondaires ; ils se sont plaint notamment de l'insuffisance de la vitesse des trains sur le réseau de ces compagnies,

Sans doute, en beaucoup de cas, il serait possible dès maintenant de remédier à cet état de choses si regrettable. Cependant on ne saurait méconnaître qu'il existe à ce sujet une réglementation qui a pour conséquence d'apporter des entraves considérables à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Je désire appeler toute la bienveillante attention de M. le ministre des travaux publics sur ce point très important.

Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways sont régis, ainsi que vient de le rappeler à l'instant l'honorable M. Jumel, par la loi du 11 juin 1880 et par les décrets rendus en exécution de cette loi.

Les principales conditions techniques ont été fixées par le règlement d'administration publique du 6 août qui stipulait en son article 33 que la vitesse des trains ne pourrait pas dépasser 20 kilomètres à l'heure.

Après une expérience de dix-neuf années on a pu constater que cette limitation ne permettait pas d'obtenir de ces instruments de transport tous les avantages qu'on en pouvait attendre. Dans un nouveau décret, celui de février 1900 — qui est actuellement soumis à révision d'après ce que vient de nous indiquer M. le ministre — le maximum de vitesse autorisée a été porté de 20 à 25 kilomètres à l'heure.

Bien que ce nouveau régime ait amélioré sensiblement la condition des petits chemins de fer d'intérêt local, doit-on en rester là ? Ne peut-on pas aller plus loin ? J'estime au contraire qu'il faut encore persévérer dans cette voie, soit que j'envisage la question au point de vue des raisons qui ont poussé le législateur de 1880 à adopter un maximum de vitesse, soit que j'examine ce qui se passe autour de nous, dans les pays voisins.

Il est manifeste, et vous le savez tous, que la prescription inscrite dans le décret du 6 août 1881 a été motivée par le souci de la sécurité de la circulation sur la voie publique. Par cette prescription on a voulu prévenir les chances d'accidents pour tous les usagers en route, circulant à pied ou en voiture. Mais lorsqu'un train parcourt une ligne établie en dehors des voies publiques sur un accotement ou un élargissement de routes interdits à la circulation, ou mieux encore en rase campagne, alors que ce train est en outre muni de freins continus et efficaces, il me semble qu'on peut, sans aucun inconvénient, augmenter la vitesse, et la porter jusqu'à 30 kilomètres à l'heure.

Ce n'est assurément pas un chiffre exagéré ; la meilleure preuve, c'est qu'il a été adopté, après expérience, dans les pays voisins.

Déjà le congrès international des chemins de fer de 1889, après avoir admis en principe qu'une vitesse de 25 à 30 kilomètres à l'heure paraissait être suffisante pour les chemins de fer d'intérêt local, reconnaissait qu'elle pouvait être majorée dans le cas où l'emploi de freins continus permettrait un arrêt rapide.

La loi italienne, elle, fixe le maximum à 30 kilomètres à l'heure pour les tramways pourvus de freins continus et à 20 kilomètres pour les autres. Sur les chemins de fer d'intérêt local de Prusse, la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure pour les voitures de 1 m. 44 et les voies de 1 mètre, à 25 kilomètres pour les voies de 75 centimètres et à 20 kilomètres pour les voies de 60 centimètres. Enfin, pour les chemins de fer vicinaux belges, sur les tramways à voie de 1 mètre, le règlement du 12 février 1893 autorise un maximum de vitesse de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne, en dehors des agglomérations bâties.

Mais sans aller chercher si loin, à l'étranger, des exemples à l'appui de ma thèse, n'avons-nous pas en France un exemple frappant ? Je veux parler du décret du 8 mars 1899 réglementant la circulation des automobiles. Dans son article 14, un décret autorise la marche à 30 kilomètres en rase campagne et à 20 kilomètres dans les agglomérations. Or, il est incontes-

table que le mouvement des automobiles sur les voies publiques, au milieu des piétons et des voitures présente, au point de vue de la sécurité, bien plus de dangers que le mouvement des trains sur les lignes d'intérêt local ou des tramways établis sur plateformes indépendantes ou en déviation des routes. Il ne semble donc pas que l'autorisation d'une vitesse plus grande, tout au moins dans les limites que je viens d'indiquer, puisse soulever des objections bien sérieuses.

Je ne veux pas poursuivre davantage ces observations et je conclus : la modification du décret du 13 février 1900, sur le point particulier dont je m'occupe, aurait pour conséquence d'améliorer la vitesse commerciale, conformément aux réclamations sans cesse renouvelées du public intéressé, et dont plusieurs de nos collègues se sont faits hier l'écho.

Cette modification aurait encore pour effet de faciliter les correspondances, en un mot d'approprier l'instrument de transport à sa destination. Ces chemins de fer d'intérêt local, ces tramways pour lesquels le pays a fait déjà tant de sacrifices, pourraient alors donner vraiment tous les résultats qu'une voie ferrée est susceptible de procurer.

Je prie donc instamment M. le ministre des travaux publics de vouloir bien réaliser cette modification le plus tôt possible. Je suis convaincu que ce sera le meilleur moyen de rendre plus efficaces les subventions que l'Etat accorde tous les ans aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et tramways. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Dans le décret dont la modification est projetée une disposition supprime toute limitation de vitesse pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways sur les parties en déviation. Pour les parties sur routes, la question n'est pas tranchée. Cependant, on examine en ce moment s'il ne serait pas possible de porter la vitesse des chemins de fer à 30 kilomètres, vitesse permise aux automobiles. (*Très bien ! très bien !*)

M. Fouché. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

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

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Les observations que j'avais l'intention de présenter au sujet du chapitre 49 mériteraient un certain développement ; mais je sais combien sont justes les avertissements que nous adressait M. le président de la commission du budget et combien il y a intérêt pour la Chambre à voter rapidement le budget. Je me contenterai donc de formuler très brièvement quelques souhaits.

Du reste, je n'oublie pas que M. le ministre des travaux publics s'est occupé avec beaucoup de dévouement au Sénat de la question des chemins de fer d'intérêt local : comme nous, il est frappé, je le sais, de la situation déplorable dans laquelle se trouvent les communes situées loin de tout chemin de fer et privées de moyens rapides de communication.

Je n'ai donc pas à m'étendre sur un sujet que connaît parfaitement M. Gauthier. Je désire seulement faire remarquer à M. le ministre combien nos populations sont intéressées à ce que les dossiers des projets de chemins de fer d'intérêt local ne s'attardent pas trop longtemps dans les diverses administrations auxquelles ils sont, hélas ! soumis.

Voici un simple exemple qui m'a nui à même de juger personnellement d'une lenteur que je déplore.

Il s'agit d'une petite ligne de 6 kilomètres, dont le dossier a été transmis au ministère des travaux publics le 27 juillet 1903 et qui n'a pas encore pu sortir des cartons ! Je n'ignore pas qu'il a fallu élucider plusieurs questions de détail, mais seulement de détail ; or les populations intéressées seraient très désireuses de voir enfin aboutir la question et d'obtenir leur ligne de chemin de fer.

Je ne voudrais pas entretenir la Chambre de cette procédure si lente et si compliquée à laquelle les dossiers sont soumis, mais il me sera permis de dire que lorsqu'on a passé par cette sorte de torture on la trouve quelque peu archaïque ; bien que cette procédure ait été autorisée par la loi, on est en droit de la souhaiter plus expéditive et plus moderne. (*Très bien ! très bien !*)

Les malheureuses communes sont obligées de se mettre d'accord avec le conseil général, de prendre des délibérations, d'attendre celles du conseil général puis le résultat des enquêtes d'utilité publique du premier et du second degré ; ensuite il faut traiter avec un concessionnaire, préparer les cahiers des charges, soumettre le dossier, lorsque l'accord est intervenu entre le conseil général et le concessionnaire, au ministère des travaux publics, avec l'avis du conseil des ponts et chaussées, du ministère de l'intérieur, du ministère des finances et du conseil d'Etat. Tant et si bien qu'à ne jamais voir mettre la main à la pioche, les populations finissent par croire qu'on les oublie et au fond elles se désespèrent.

N'ignorant pas que M. le ministre des travaux publics est de notre avis, qu'il a la ferme intention, dans la mesure où il le pourra, de diminuer ces formalités, je ne veux pas insister davantage. Je me permets simplement de lui recommander la petite ligne dont je l'ai entretenu, et qui m'a permis de voir par moi-même combien cette procédure était lente ; la ligne de Marines à Chars, pour laquelle je lui demande de hâter la déclaration d'utilité publique, ce qui ne doit pas présenter de difficultés, tous les avis étant favorables.

Si je suis à cette tribune en ce moment, ce n'est pas simplement dans un intérêt régional. Tous les départements sont désireux de ne pas gaspiller un temps précieux en formalités qui font souvent double emploi. Le Parlement lui-même a montré combien il avait à cœur de doter les populations de moyens de communications rapides dans les régions qui en sont privées. C'est dans cet esprit qu'il a, dans la loi de finances du 31 décembre 1903, augmenté le chiffre maximum de la subvention de l'Etat par département et l'a porté de 400,000 fr. à 600,000 fr.

Je crois donc ne pas rencontrer de contradiction lorsque j'ai l'honneur de demander d'une façon très instante à M. le ministre des travaux publics de diminuer les formalités concernant la concession des chemins de fer d'intérêt local. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. le ministre des travaux publics. Comme sénateur j'ai eu l'honneur de rapporter au Sénat une proposition de loi concernant la modification des subventions de l'Etat aux chemins de fer d'intérêt local et tramways. Si je suis d'accord avec M. le ministre des finances sur le fond de la proposition, j'en ferai un projet de loi du Gouvernement et je saisirai l'occasion qui s'offrira ainsi à moi d'apporter à la loi de 1880 toutes les améliorations qu'elle comporte ; une

des premières aurait pour but de hâter la solution des affaires analogues à celle dont M. Cornudet vient d'entretenir la Chambre. (*Très bien ! très bien !*)

M. Pierre Baudin. L'initiative de M. le ministre est très heureuse ; elle sera très bien accueillie par la Chambre, j'en suis convaincu. Les observations de M. Cornudet sont, en effet, absolument justes, et je sais, en particulier, combien la constitution du réseau des tramways de l'Ain a eu à souffrir de l'application de la loi de juin 1800.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je remercie tout particulièrement M. le ministre des travaux publics de sa réponse dont l'importance n'échappera à personne et je me félicite de l'avoir provoquée. Je considère qu'elle n'est pas simplement, comme certains de mes collègues le pensent, une bonne parole : c'est un engagement, et je sais que M. le ministre tient à honneur de remplir ses engagements. (*Très bien ! très bien !*)

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

Je mets aux voix le chapitre 49 au chiffre de 3,800,000 fr.

(Le chapitre 49, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 50. — Subvention à l'Algérie pour les dépenses de chemins de fer, 18 millions » — (Adopté.)

« Chap. 51. — Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer tunisiens, 2 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 52. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes rachetées à la compagnie Franco-Algérienne. — (Mémoire.)

M. le président de la commission du budget. Monsieur le président, le chapitre 52 n'a plus de raison d'être depuis la dernière convention. Nous en demandons la suppression.

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

Le chapitre 52 est supprimé.

Nous passons au chapitre 67, les chapitres intermédiaires ayant été votés.

« Chap. 67. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat, 2,700,000 fr. »

La parole est à M. Germain Périet.

M. Germain Périet. J'appelle l'attention de M. le ministre sur l'ouverture d'une ligne indispensable dans le département de Saône-et-Loire : je veux parler de la ligne d'Epinaac au Creusot.

Vous avez pu voir, messieurs, dans le rapport qui nous est soumis, qu'une somme de 700,000 fr., portée au budget, était destinée à achever la ligne de Dijon à Epinaac. Cette ligne est sur le point d'être terminée et sera ouverte, je crois, au mois de juin prochain.

Je remercie la commission du budget d'avoir inscrit au budget de 1905 cette somme de 700,000 fr., mais je demande avec instance, au nom de tous mes collègues du département de Saône-et-Loire, que la ligne soit prolongée jusqu'au Creusot, où les charbons d'Epinaac trouveront un débouché considérable et procureront un trafic très important.

Cette ligne est vouée aux déficits si elle n'est pas prolongée au-delà d'Epinaac ; elle ne transportera jamais un grand nombre de voyageurs ni beaucoup de marchandises, si cette ville reste tête de ligne. Il est donc indispensable de la continuer jusqu'au Creusot, c'est-à-dire jusqu'à une ville qui compte une population assez dense pour procurer des voyageurs. La distance à couvrir n'est que de 20 ou 25 kilomètres.

Lorsque cette ligne sera prolongée, elle aura un trafic assuré et rémunérateur. Voilà pourquoi j'insiste particulièrement pour que M. le ministre des travaux publics prescrive l'étude de ce prolongement ; j'insiste d'autant plus que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne demande qu'à l'exécuter.

M. Jean Bourrat. Cela ne lui coûte rien.

M. Germain Périet. La construction de cette ligne coûterait 25,000 fr. par kilomètre d'après les conventions de 1883, non compris le matériel roulant.

La cause de mon insistance, c'est qu'en 1880, dans le programme de Freveinet, il avait été entendu que cette ligne s'appellerait ligne de Dijon au Creusot, et qu'elle irait jusqu'à cette dernière ville. La portion dont je demande l'exécution, ces vingt et quelques kilomètres, a été étudiée en partie par les agents de l'Etat en 1880. Les devis des travaux sont dans les cartons du ministère des travaux publics. Dans ces conditions, il est très facile de combler cette lacune. Je pense que la Chambre s'associera à ma proposition et invitera M. le ministre des travaux publics à bien vouloir étudier définitivement et construire cette ligne le plus tôt possible ; d'autant plus, je le répète, que, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, j'ai l'assurance que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne demandera pas mieux que d'exécuter ce tronçon ; il assurera la prospérité des houillères d'Epinaac et il augmentera notablement le trafic de la ligne que nous allons ouvrir à l'exploitation au mois de juin prochain. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. le ministre des travaux publics. J'ai plaisir à annoncer à M. Germain Périet qu'il a reçu satisfaction par avance : les études qu'il réclame pour la ligne d'Epinaac au Creusot ont été prescrites et sont sur le point d'être terminées. (*Très bien !*)

M. Germain Périet. Mais monsieur le ministre, c'est l'exécution que nous demandons. (*Exclamations sur divers bancs.*) Je vous demande de déposer un projet de loi.

M. le ministre. Laissez-moi prendre connaissance d'abord du résultat des études et je ferai tout ce qui dépendra de moi pour qu'il vous soit donné satisfaction.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 67 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 2,700,000 francs. (Le chapitre 67, mis aux voix est adopté.)

« Chap. 68. — 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. » — (Mémoire.)

M. le président. Les chapitres 69 et 70 sont relatifs aux dépenses des chemins de fer de l'Etat ; ils viendront en discussion avec le budget annexe de ces chemins de fer.

« Chap. 71. — Etudes et travaux du chemin de fer d'Aïn-Selra vers Igli, 3 millions. »

Personne ne demande la parole sur ce chapitre ?...

Je le mets aux voix,

(Le chapitre 71 est adopté.)

M. le Président. « Chap. 72. — Travaux neufs et acquisition de matériel roulant et mobilier des lignes rachetées à la compagnie Franco-Algérienne. » — (Mémoire.)

L'observation présentée par M. le président de la commission du budget au chapitre 52 s'appliquerait à ce chapitre qui peut également disparaître.

M. le président de la Commission du budget. Parfaitement.

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

Le chapitre 72 est supprimé.

Nous passons à l'examen du budget des dépenses des chemins de fer de l'Etat.

La parole est à M. Bourrat.

M. Jean Bourrat. Je m'excuse devant la Chambre de retenir quelques instants son attention ; je serai aussi bref que possible.

Je ne puis pas ne pas répondre aux critiques formulées contre les rapports que j'ai eu l'honneur de présenter les années précédentes, par l'honorable M. Beauregard, l'auteur du rapport qui a été fait cette année au nom de la commission du budget.

Tout d'abord, M. Beauregard me permettra de lui dire qu'à mon sens il a commis dans son rapport au moins une omission et établi quelques confusions.

A la page 3 de ce rapport, l'honorable M. Beauregard donne le produit net des capitaux engagés par l'Etat pour l'établissement de son réseau, d'après le tableau qui figure dans le compte d'administration même du réseau de l'Etat. M. Beauregard reproduit les observations qui précèdent ce tableau et le premier paragraphe qui le suit et il en tire cette conclusion :

« Il n'est donc pas douteux que d'après la conception de l'administration, acceptée depuis longtemps par nos prédécesseurs, le tant pour cent relaté dans la dernière colonne représente le taux de la rémunération obtenue par l'Etat pour les capitaux engagés dans l'établissement de son réseau et que, par exemple, si on lui demandait quel revenu l'Etat tirera, en 1905, de ses chemins de fer, elle répondrait : 2, 10 0/0. »

Je ferai observer à M. Beauregard que s'il avait remarqué que ce tableau cité indique expressément que le capital considéré comprend seulement les sommes dépensées depuis 1878, et si, d'autre part, il avait achevé la citation des observations de l'administration des chemins de fer de l'Etat, il n'aurait pas tiré pareille conclusion des documents qu'il a reproduits.

Voici, en effet, la teneur des paragraphes qu'il a omis :

« Mais, ainsi que l'a fait observer M. Millières-Lacroix, sénateur, rapporteur du budget annexe du réseau de l'Etat pour 1904, le capital porté au compte de ce réseau sous la rubrique « Participation de la compagnie » n'est pas du tout calculé comme celui des compagnies.

» Ce capital comprend, en effet, toutes les sommes dépensées par le Trésor, depuis 1878, sur le réseau d'Etat pour le rachat des lignes reprises aux compagnies secondaires, la mise en état et le parachèvement des lignes rachetées ou échangées, les travaux complémentaires, la construction des lignes nouvelles, le matériel roulant, etc.

» Or, les comptes de participation des compagnies aux dépenses d'établissement ne comprennent, ni les dépenses de mise en état et de parachèvement des lignes rachetées ou échangées que les conventions de 1883 laissent explicitement à la charge du Trésor, ni le prix des lignes rachetées ou exécutées par l'Etat et rétrocédées après leur mise en exploitation, ni le plus

souvent, les frais d'établissement des doubles voies sur les lignes dont le produit brut est inférieur à 30,000 fr. ou 35,000 le kilomètre. D'autre part, la construction des lignes nouvelles ouvertes depuis 1883 n'a imposé aux compagnies qu'une dépense de 12,000 fr. (voie étroite) ou de 25,000 fr. (voie large) par kilomètre, le surplus restant à la charge du Trésor et il n'est pas douteux qu'un régime identique aurait été appliqué aux lignes du réseau de l'Etat, si elles avaient été concédées. »

Je lis ensuite — et c'est ce qui me paraît le plus important — car si M. Beauregard avait cité ce dernier paragraphe dont je vais donner lecture, il aurait été mis en garde contre l'erreur qu'il a commise :

« Les chiffres du tableau qui précède, dit le rapport, n'ont donc que la valeur de simples renseignements statistiques dont il serait arbitraire de tirer une comparaison avec les réseaux concédés. »

L'argument de M. Beauregard n'a donc de valeur que grâce à une citation incomplète, il vous paraîtra dès lors devoir être écarté.

Je disais également que, dans la comparaison du réseau de l'Etat avec les compagnies, M. Beauregard me paraît avoir établi des confusions ; l'une d'elles est particulièrement importante. M. Beauregard confond dans une même entité, l'Etat-pouvoir et l'Etat exploitant d'un réseau de chemin de fer ; j'en donne immédiatement la preuve.

Pour aboutir aux conventions de 1883 l'Etat-pouvoir a dû consentir des avantages à toutes les compagnies.

Les conventions particulières à chaque compagnie forment, pour l'ensemble des six grands réseaux syndiqués, un bloc de concessions de la part du Gouvernement, de la part de l'Etat-pouvoir ; les unes résident dans des charges imposées au Trésor, les autres proviennent de sacrifices imposés au réseau de l'Etat. Lorsque vous voulez faire de ce compte des sommes dépensées pour la construction, pour l'organisation, si je puis m'exprimer ainsi, du réseau de l'Etat, vous n'établissez aucune différence entre les dépenses et les sacrifices à la charge du Trésor et les dépenses à la charge de l'exploitant ; vous paraissez même ignorer l'origine et les conséquences désastreuses de l'échange des lignes intervenu entre l'Orléans et l'Etat et des cessions faites aux réseaux de l'Ouest, de l'Est et de Paris-Lyon.

Pourquoi et par qui a été fait l'échange de 1883 ? Par l'Etat-pouvoir seul ; l'Etat exploitant n'y a pris aucune part.

Je rappellerai devant la Chambre en deux mots ce qu'a été cet échange de lignes entre le réseau d'Etat et celui d'Orléans.

En 1883, dans la convention avec le réseau d'Orléans, il fut décidé que l'Etat prendrait à l'Orléans un ensemble de lignes qui avaient coûté 99 millions au réseau d'Orléans. En échange, l'Etat donnait à la compagnie d'Orléans un ensemble de lignes dont la construction avait entraîné une dépense de 212 millions. De plus, on avait spécifié qu'on ferait, pendant cinq ans à compter de l'achèvement de la dernière des lignes à céder à l'Orléans, la comparaison des produits nets de chacun des groupes de lignes échangées on spécifiait toutefois que le produit net à considérer pour les lignes cédées à l'Orléans ne serait pas inférieur à celui qu'elles donnaient en 1882.

La période d'observation terminée, une commission

fut nommée et je trouve dans le rapport même de M. Beauregard un renseignement des plus précieux : c'est que dès 1885, avec une prescience admirable des résultats, M. Cavaignac avait calculé que la soulte à payer, c'est-à-dire la somme annuelle dont l'Etat serait redevable, s'élèverait à 2,112,000 fr. La soulte a été fixée par une commission sur les travaux de laquelle je ne veux plus récriminer et le Parlement l'a arrêtée au chiffre de 2 millions 348,000 fr. Ainsi, en vertu des conventions de 1883, la compagnie d'Orléans a donné à l'Etat pour 99 millions de lignes, mais elle a reçu en échange de l'Etat, d'une part, des lignes qui avaient coûté au Trésor 212 millions et, d'autre part, une annuité de 2 millions 348,000 fr. payable jusqu'en fin de concession. Faut-il ajouter encore que les lignes prétendues stériles, que la compagnie d'Orléans a reçues de l'Etat, donnent aujourd'hui un produit net supérieur d'environ 700,000 fr. aux lignes prétendues fructueuses que la compagnie d'Orléans a données à l'Etat ? (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Voilà la situation.

Alors je me tourne vers M. Beauregard et je lui dis : Vous portez au débit du réseau de l'Etat les 212 millions de lignes qui sont aujourd'hui exploitées par le réseau d'Orléans : je comprendrais que vous ajoutiez au débit du réseau de l'Etat les 99 millions de lignes que le réseau d'Orléans a cédées au réseau de l'Etat et qu'il exploite, mais ce que je ne m'explique pas du tout c'est que vous mettiez à la fois à la charge du réseau de l'Etat et les 212 millions des lignes incorporées au réseau d'Orléans et les 2.348,000 fr. qui représentent la soulte annuelle que l'Etat paye. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Il est incontestable, d'ailleurs, que ces 212 millions de lignes cédées à l'Orléans comme la soulte annuelle de 2,348,000 fr. sont des sacrifices consentis par l'Etat mais par l'Etat-gouvernement, l'Etat-pouvoir, et non pas par l'Etat-exploitant, considéré comme une compagnie.

Enfin, que M. Beauregard me permette de lui dire, dans mon rapport sur le budget de 1902, page 114, je calculais exclusivement les dépenses des lignes exploitées par le réseau de l'Etat, mais prises dans leur ensemble, sans aucune distinction entre celles qui auraient incombé à l'Etat-pouvoir et celles dont une compagnie aurait conservé la charge.

M. Beauregard, à la page 15 de son rapport, reproduit le tableau que je faisais figurer à cette page 114 ; et, pour répondre à une préoccupation de nos adversaires, je tiens à dire que c'était bien à dessein que, dans la note qui est au bas de ce tableau, j'avais indiqué que la soulte rémunérait les 99 millions de lignes cédées par l'Orléans.

Je ne veux pas cependant tant discuter au fond. Peu importe cette discussion de chiffres. Il y a entre votre évaluation totale du coût du réseau, qui se monte à 925 millions, et mon évaluation, qui est de 813 millions, une différence de 112 millions. Pour établir votre chiffre de 925 millions, vous commencez par dire, page 13 de votre rapport, que le réseau de l'Etat aurait coûté 660 millions...

M. Paul Beauregard, rapporteur. Non pas d'après moi. J'ai combattu ce chiffre ; le mien dépasse 900 millions.

M. Jean Bourrat. Vous avez raison ; je m'étais trompé.

« Il faut rectifier de la façon suivante », dites-vous à la page 13 de votre rapport :

« Capital à rémunérer au 1^{er} janvier 1903 (60,408,210 fr. + 32,365,666 fr. + 212,463,000 francs). 925,236,876 fr. »

Ce sont ces chiffres que je prends.

M. le rapporteur. Mon chiffre est de 946 millions et demi.

M. Jean Bourrat. Vous pouvez rectifier après moi. D'ailleurs je passe sur ces distinctions qui ne constituent pas le fond de ma discussion.

Le réseau de l'Etat aurait donc coûté à la fin de 1902, 660 millions. Il faut y ajouter le coût des lignes cédées par l'Orléans, 99,981,000 fr. et les dépenses faites de 1899 à 1902, 49 millions. Total, 813 millions.

J'ai extrait ces chiffres des comptes mêmes d'administration du réseau de l'Etat. Ce serait donc une somme de 813 millions qui représenterait le capital total d'établissement du réseau de l'Etat.

Le produit net de l'exercice 1903, déduction faite de soulte, étant 11,243,423 francs, le revenu serait donc de 1.38 p. 100.

Ici une question se pose. On va me dire, sans doute, que ce chiffre est bien peu élevé.

Il faut tenir compte, tout d'abord, répondrai-je, des améliorations nombreuses dont le réseau de l'Etat a pris l'initiative, surtout en matière de tarification, améliorations que les compagnies ne voulaient pas d'abord réaliser, mais qui répondent si admirablement aux besoins du public qu'après l'Etat certaines compagnies ont été obligées de les adopter à leur tour.

Tous les rapporteurs jusqu'à vous — je ne suis donc pas le seul — tous les rapporteurs, à quelque parti qu'ils appartiennent, ont constaté que le réseau de l'Etat remplissait admirablement la fonction pour laquelle il avait été créé. Je ne suis pas suspect de sympathie pour ce côté de la Chambre (*la droite*), mais je puis dire que nos collègues de la droite dont les circonscriptions sont desservies par le réseau de l'Etat ont sur nous l'avantage que, lorsqu'ils veulent des améliorations, ils peuvent en apporter la demande à la tribune et ils obtiennent généralement du ministre des travaux publics complète satisfaction, tandis que nous dont les circonscriptions sont exploitées par les compagnies de chemins de fer nous apportons ici des doléances sachant d'avance, la plupart du temps, qu'elles ne seront pas écoutées par les compagnies, maîtresses de leurs décisions.

M. Savary de Beauregard. Quand nous demandons des améliorations, on nous les promet toujours, on nous les accorde quelquefois.

M. Camille Pelletan. Ce « quelquefois » constitue la différence. (*Très bien ! très bien !*)

M. Jean Bourrat. C'est en effet ce qui nous différencie de vous : nous les réclamons toujours et nous ne les obtenons jamais.

M. Cuneo d'Ornano. Espérons qu'on nous les accordera toujours sur le réseau de l'Etat.

M. Jean Bourrat. Lorsqu'on aura fait le rachat, nous aurons certainement les mêmes avantages que vous.

Le réseau de l'Etat qu'il ne faut pas confondre — j'insiste encore sur ce point — avec l'Etat lui-même, n'a pas construit la plus grande partie des lignes qu'il dessert. Je n'ai pas à rappeler que ce

réseau a été constitué pour la plus grande part, avec des lignes d'intérêt local mal établies et mal raccordées. Personne n'ignore qu'on a procédé au rachat de ces lignes non pas d'après la capitalisation de leurs produits nets, non pas même d'après les estimations exactes des travaux exécutés, mais d'après le montant des dépenses réellement faites, quelle qu'en ait été l'utilité ou l'exagération.

« L'Etat s'est inspiré de raisons de pure équité, de considérations de bienveillance, vis-à-vis des populations au sein desquelles se sont répandues les lignes des compagnies défallantes. » (Rapport de Sadi-Carnot, 19 février 1878.) « Il fut un acte de bienveillance, de générosité extrême. » (Discours de M. Brice, député. — Séance du 7 mars 1878.)

« Les calculs de l'opération du rachat ont été des calculs bienveillants. » (Rapport de M. Chevallier, 1896).

M. le rapporteur. Je le cite dans mon rapport !
M. Jean Bourrat. C'est exact.

Vous dites, à la page 5 de votre rapport, monsieur Beauregard :

« Le Parlement, que les publications officielles doivent renseigner, n'entend pas seulement connaître quels bénéfices directs ou indirects l'Etat retire de l'établissement de son réseau ; il veut avant tout savoir si la gestion de l'Etat donne des résultats inférieurs, équivalents ou supérieurs à ceux qu'on eût obtenus d'une concession accordée à une compagnie. Seule, en effet, cette comparaison peut éclairer son jugement et déterminer ses décisions. »

Nous allons voir, si vous le voulez, quel a été le résultat de l'exploitation par l'Etat de ce réseau débile et mal construit qui lui a été dévolu et qui dessert une contrée presque exclusivement agricole et à peu près dépourvue de commerce et d'industrie. Les lignes de cette contrée ne rapportent en moyenne que 17.000 fr. de produit brut, alors que les autres grands réseaux possèdent des lignes d'un produit 4, 5 et 6 fois supérieurs à celui des meilleures lignes du réseau de l'Etat.

M. Camille Pelletan. Et encore, c'est à cause des tarifs de l'Etat qu'on est arrivé au chiffre de 17.000 fr. ; au début le produit brut n'était que de 8.000 et 9.000 fr.

M. Jean Bourrat. Au début, le réseau donnait 4 millions de produit net et actuellement c'est à près de 15 millions que nous arrivons. Mais qu'il me soit permis de faire passer devant la Chambre quelques chiffres qui précisent bien les résultats obtenus par le réseau de l'Etat.

Quelle a été la progression des recettes brutes kilométriques de 1884 à 1903 ? — je les prends à partir de 1884 à cause des perturbations apportées à sa constitution antérieure par les conventions de 1883. — De 1884 à 1903, ces recettes brutes kilométriques ont progressé de 43,43 p. 100 sur le réseau de l'Etat et de 3,92 p. 100 seulement sur les réseaux des compagnies. L'accroissement du produit net kilométrique a atteint 129,93 p. 100 sur le réseau de l'Etat et 8,97 p. 100 seulement sur l'ensemble des six grandes compagnies.

Eh bien ! quand nous nous trouvons en présence de pareils résultats, que pouvons-nous exiger, que pouvons-nous demander ?

Le réseau de l'Etat — vous l'avez constaté et vous le constaterez bientôt davantage — est harcelé — et

ils ont raison, les députés qui le font — par des demandes des représentants des circonscriptions desservies. Est-ce que la prospérité du réseau de l'Etat s'en ressent ? Il continue à progresser ; il continue à donner pleine satisfaction aux besoins des populations des départements qu'il parcourt. Je sais que, parmi les députés des régions desservies par ce réseau, il en est qui n'ont pas du tout les mêmes conceptions économiques sur l'exploitation des chemins de fer que celles que j'ai si souvent développées à cette tribune, mais pas un d'entre eux ne se lèvera pour dire : nous vous demandons de rendre ce réseau aux compagnies parce que nous ne sommes pas satisfaits de l'exploitation directe.

Je vais maintenant donner à la Chambre la raison pour laquelle je n'insiste pas davantage sur la question du coût du réseau de l'Etat.

Si M. Beauregard voulait traiter le réseau de l'Etat sur le même pied d'égalité que les compagnies, il faudrait, pour les lignes construites depuis 1883... et, à ce sujet, il me sera permis d'ouvrir une parenthèse.

Depuis 1884, par suite des conventions conclues en 1883 et que, malgré l'appréciation contraire du président du conseil, je continuerai à appeler conventions sclérates et non libératrices, par suite de ces conventions, dis-je, l'Etat s'est engagé à payer l'infrastructure et la superstructure de tous les chemins de fer à construire depuis cette époque, moyennant une participation des compagnies fixée à forfait, qu'elles que soient les difficultés des lignes, à 12,500 francs par kilomètre pour voie étroite, et 25,000 fr. par kilomètre pour voie normale. Si vous prenez maintenant l'ensemble des sommes que les compagnies ont reçues pour la construction des lignes concédées en 1883, que trouvez-vous ? Vous trouvez que, pour le réseau de l'Ouest, l'Etat a payé 74,14 p. 100 des dépenses d'établissement ; pour le Midi, 81,79 p. 100 ; pour l'Orléans, 65,64 p. 100. Et si vous faites la moyenne pour ces trois réseaux par l'Etat, à quoi aboutissez-vous ? Vous constatez que l'Etat a payé pour ces trois réseaux, une moyenne de 69,46 p. 100.

Je vous demande, monsieur Beauregard, de vouloir bien m'expliquer pourquoi, à la page 19 de votre rapport, vous avez inscrit 27,50 p. 100 seulement et non pas ce chiffre de 69,46 p. 100, laissant ainsi à la charge des compagnies 72,50 p. 100. C'est là où les calculs ne sont pas exacts, car vous remarquerez que pour faire, comme vous le demandiez, la comparaison avec les compagnies il faut prendre les mêmes chiffres : si les compagnies ont reçu une moyenne de 69,46 p. 100 pour la création de nouvelles lignes depuis 1883, pourquoi n'imputez-vous que 27,50 p. 100 à la charge de l'Etat, du Trésor pour la construction des lignes qu'il exploite ?

M. Paul Beauregard, rapporteur. Monsieur Bourrat, j'ai pris cette proportion de 27,50 p. 100 dans l'un de vos rapports ; j'y ai seulement apporté quelques modifications, votre rapport commençant à être un peu ancien. C'est donc vous-même que j'ai suivi ; c'est votre propre méthode que j'ai appliquée. (*Mouvements divers.*)

M. Jean Bourrat. Vous n'indiquez pas le rapport auquel vous faites allusion ; je n'ai jamais donné ces chiffres.

M. le rapporteur. Je suis à peu près sûr que c'est celui de 1902.

M. Jean Bourrat. Je regrette de ne pas l'avoir entre les mains en ce moment ; mais j'affirme que ces chiffres n'y figurent pas.

M. le rapporteur. Vous pourrez vous y reporter. Vous y verrez que vous étiez arrivé au chiffre de 28 p. 0/0 ; moi, je suis arrivé à celui de 27,50 p. 0/0.

M. Jean Bourrat. La Chambre me rendra cette justice que je ne peux pas discuter dans ces conditions : on me cite en pleine séance un rapport que je n'ai pas sous les yeux. Quand je cite des conclusions, j'ai l'habitude d'indiquer d'où je les tire ; si M. Beauregard m'avait prévenu, j'aurais pu apporter des documents et démontrer à notre collègue que ce chiffre est inexact et n'existe pas dans mon rapport avec la signification qui lui est donnée.

M. le rapporteur. Je répète que c'est dans votre rapport de 1902 que je l'ai pris.

M. Jean Bourrat. Je reprends mon argumentation.

Dans ces conditions, il me sera permis de dire que si les compagnies ont reçu 69,46 p. 100 pour la construction de lignes nouvelles depuis 1883, vous êtes obligé d'appliquer aux lignes du réseau de l'Etat absolument similaires la règle même que vous appliquez aux compagnies. Il en résulterait que le capital d'établissement à la charge exclusive de l'Etat exploitant de la compagnie du réseau de l'Etat, ne serait plus de 812 millions, mais de 812 millions multipliés par la différence entre 69,46 p. 100 et 100 p. 100 soit 30,54 p. 100. Le réseau de l'Etat n'aurait donc à sa charge que 248 millions. Or, le produit net étant de 11,243,000 fr., le revenu serait donc supérieur à 4 p. 100, et il n'y aurait pas d'insuffisance si le réseau de l'Etat était traité absolument sur le même pied que les compagnies.

M. Camille Pelletan. En effet, M. Beauregard n'oublie qu'une chose : c'est de nous dire quel intérêt l'Etat perçoit sur la subvention considérable qu'il a donnée aux compagnies. Cela se chiffre par milliards.

M. Jean Bourrat. 4 milliards 400 millions.

M. Camille Pelletan. Voilà l'élément qu'on fait disparaître.

M. le rapporteur. Pardon, il ne disparaît pas, puisque j'en tiens compte pour l'Etat. Quel que soit le chiffre de milliards, c'est une question de tant pour cent. Or, dans ma comparaison, j'ai déduit des sommes concernant les chemins de fer de l'Etat la même proportion. Le calcul est donc parfaitement exact.

M. Jean Bourrat. En terminant, M. Beauregard dit :

« Et d'autre part nos honorables collègues n'observent peut-être pas assez qu'en critiquant violemment toutes les conventions signées par l'Etat... » — il établit là encore la confusion entre l'Etat-pouvoir et l'Etat exploitant de chemins de fer — « ... c'est de ce dernier qu'ils font en réalité le procès, puisqu'ils nous le montrent incapable de défendre ses intérêts, et ne se lassant pas de signer aveuglément des contrats que des particuliers ne signeraient pas. »

Je reconnais avec M. Beauregard que l'Etat-pouvoir a signé, à un point de vue spécial, des conventions extraordinaires qui n'auraient jamais dû recevoir l'approbation des représentants du pays. Je reconnais que les compagnies, avec une inlassable patience, attendaient l'arrivée au pouvoir de ceux qu'elles savaient favorables à leurs intérêts à elles, opposés,

ou le sait, aux intérêts de l'Etat lui-même. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche. — Mouvements divers.*)

Si vous voulez vous en assurer, vous n'avez, messieurs, qu'à vous reporter aux discussions qui ont précédé la conclusion des conventions, qu'il s'agisse de celles de 1859, de 1867, de 1869, de 1875, de 1878 ou de 1883. Pour aboutir à ces conventions, quel langage a-t-on tenu aux représentants du pays? On leur a dit : « Signez ces conventions parce que le partage des bénéfices est au bout. »

Eh bien! vous n'avez pas encore entrevu cette ère heureuse du partage! Par contre, chaque année, depuis 1883, vous avez été obligés de prendre de nombreux millions dans la poche des contribuables pour les donner aux actionnaires et aux dirigeants des compagnies de chemins de fer. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. le rapporteur disait : « Il faudrait savoir si la gestion de l'Etat est inférieure, équivalente ou supérieure à celle d'une compagnie. » Je lui ai répondu par avance en lui disant : « Demandez donc aux députés des régions desservies s'ils sont contents de la gestion de l'Etat. » J'aperçois MM. Savary de Beauregard et Cuneo d'Ornano. Nous sommes loin d'avoir les mêmes opinions, mais ils m'ont déclaré dans des conversations particulières, et ils pourront le confirmer à la tribune, que, s'ils sont amenés parfois à réclamer des améliorations, ils n'ont qu'à se réjouir cependant de la façon dont le réseau de l'Etat comprend les intérêts des contrées qu'ils représentent, de ses efforts constants pour y développer la prospérité, et de son souci permanent de les faire profiter de tous les perfectionnements susceptibles d'être introduits dans les méthodes d'exploitation. Il recherche les améliorations, il essaye de contenter les populations...

M. de Boury. Par contre, les députés des régions desservies par la compagnie de l'Ouest sont opposés au rachat!

M. Cuneo d'Ornano. Je ne me suis pas associé, en 1878, à la constitution d'un réseau d'Etat ; j'ai voté contre le projet. Mais je suis heureux de ce que vous me dites, car j'espère que l'administration actuelle des chemins de fer de l'Etat s'attachera à conquérir désormais mon suffrage. (*Mouvements divers.*)

M. Savary de Beauregard. Je regrette simplement qu'on ne donne pas au réseau de l'Etat des ressources suffisantes pour rendre son exploitation parfaite.

M. Jean Bourrat. Je prends acte de ces deux déclarations qui confirment absolument ce que j'exposais à la Chambre.

M. Bouctot. Mais non!

M. Jean Bourrat. Voulez-vous m'indiquer la différence, mon cher collègue?

M. Cuneo d'Ornano. J'ai même demandé qu'on autorisât l'Etat à émettre des obligations comme les compagnies,

M. Jean Bourrat. Savez-vous quels moyens doivent employer certains de nos collègues des régions desservies non pas par le réseau de l'Etat, mais par le réseau d'Orléans, pour obtenir, non pas des améliorations, ni même des satisfactions, mais la simple justice? Je ne trahis pas là le secret d'une conversation que j'ai eu, il y a deux ans, alors que j'avais l'honneur d'être président d'une commission d'enquête sur les opérations électorales d'un arrondisse-

ment de France, avec un de nos collègues — je ne serai pas démenti par lui, soyez-en sûr; je lui ai, d'ailleurs, annoncé, que je reproduirais notre conversation. Ce collègue, représentant d'une circonscription desservie par le réseau de l'Etat, est obligé d'emprunter la ligne d'Orléans de Tours à Nantes pour se rendre chez lui; à Nantes, il prend l'embranchement de l'Etat qui l'amène à proximité de la commune dont il est maire. Souvent, lorsque le train de l'Orléans arrivait en gare de Nantes, le train du réseau de l'Etat était parti depuis cinq minutes. Alors il alla protester auprès du directeur des chemins de fer du réseau de l'Etat, le regretté M. Metzger, lui demandant de retarder le départ du train de l'Etat. Le directeur lui répondit : « Je ne demande pas mieux. J'ai déjà essayé de faire correspondre les deux trains. Mais chaque fois que je retarde le train de mon réseau de dix minutes, la compagnie d'Orléans retarde le sien de dix minutes. » (*Exclamations et rires.*)

C'était un vrai travail de Pénélope!

Notre honorable collègue ne se tint pas pour battu. Sur les conseils de M. Metzger, il alla trouver le directeur de la compagnie d'Orléans, lui expliqua la situation et lui demanda de mettre un terme à ces agissements ridicules. Et le directeur de la compagnie d'Orléans de lui répondre : « Mon cher ami, je le regrette vivement, mais ce n'est pas possible; les nécessités du trafic nous obligent à maintenir l'horaire actuel et à ne pas correspondre avec les trains de l'Etat. »

Impatiente, notre collègue lui répliqua : « Mais, enfin, je commencerai par croire que M. Bourrat a raison et je voterai le rachat si vous ne me donnez pas satisfaction. » A ces mots, le directeur de la compagnie d'Orléans bondit comme mû par un ressort et lui dit : « Vous êtes un honnête homme. Vous ne ferez pas cela! Vous ne voterez pas le rachat. Je vais vous donner satisfaction. » (*Mouvements divers.*)

Aussi je puis donner à ceux de nos collègues de l'opposition dont les départements sont tributaires des compagnies, ce conseil gratuit : Si vous voulez obtenir satisfaction, vous n'avez qu'une chose à faire : allez trouver le directeur de votre compagnie et dites-lui : « Si vous ne m'accordez pas ce que je réclame, je voterai le rachat. » Vous pouvez être assurés, mes chers collègues, que satisfaction vous sera donnée immédiatement! (*On rit.*)

M. de Boury. On nous accorde satisfaction même sans cela!

M. Jean Bourrat. Pour terminer les explications qu'appelle le rapport de M. Beauregard, il me suffira de lui donner lecture de deux déclarations apportées à cette tribune par des hommes dont on ne suspectera pas l'autorité.

Le 12 janvier 1902, M. Baudin, alors ministre des travaux publics, disait :

« Le réseau de l'Etat a fait ses preuves; il s'est montré disposé à écouter avec attention les réclamations légitimes des régions qu'il est destiné à desservir; il a été leur auxiliaire le plus précieux pour l'extension de leurs efforts et de leurs ressources; il s'est montré capable de concilier les exigences de la démocratie et d'une administration très serrée dans ses dépenses, ayant le souci de les équilibrer avec les recettes.

» Un réseau d'Etat peut donc se développer en France en toute sécurité, parce qu'il est assuré de

trouver les plus précieuses garanties dans le souci que les représentants du pays ont de ses finances et de ses intérêts. » (*Très bien! très bien!*)

Et, dans la séance du 21 janvier 1904, l'honorable ministre des travaux publics, M. Maruéjols, disait :

« L'Etat est-il en état d'exploiter aussi bien que les compagnies? Oui. Non seulement il est capable d'exploiter aussi bien, mais par certains côtés il est capable d'exploiter mieux; et ce n'est pas une affirmation théorique que je produis. Je m'appuie sur des résultats et sur des appréciations de personnes dont vous ne contesterez pas l'autorité.

» Si dans la situation inférieure et misérable dans laquelle est le réseau de l'Etat, il a trouvé le moyen de faire des progrès, de réaliser des réformes à tous les points de vue, et principalement au point de vue du personnel, à plus forte raison le ferait-il lorsqu'il sera un véritable réseau d'Etat. »

Et M. Maruéjols citait ce passage d'un livre de M. Colson lui-même : « Tous ceux qui ont suivi de près la gestion de l'administration de l'Etat, depuis qu'elle est sortie de la période des tâtonnements, reconnaissent qu'au point de vue des dépenses cette gestion ne le cède en rien, comme habileté et comme économie, à celle des grandes compagnies. »

J'arrive à un dernier point.

Il semble vraiment qu'il y ait ici une école contre l'exploitation par l'Etat. Et pourquoi? la Chambre me permettra d'indiquer les systèmes d'exploitation pratiqués dans les diverses parties de l'Europe continentale. . .

M. Bouctot. En Belgique, par exemple?

M. Jean Bourrat. Il n'y a actuellement dans l'Europe continentale que trois nations qui n'aient pas procédé au rachat : l'empire ottoman, l'Espagne et la France. (*Mouvements divers.*) L'Italie, qui a déjà racheté une partie de ses réseaux, est en train de constituer un immense réseau d'Etat; l'Angleterre même se préoccupe de racheter les voies ferrées. (*Interruptions au centre.*) En Espagne, on prête au ministère actuel l'intention de reprendre l'exploitation directe des chemins de fer.

Enfin, je vais faire passer sous les yeux de la Chambre le développement de l'Exploitation par l'Etat du réseau d'Etat dans trois grandes nations : l'Autriche-Hongrie, la Russie et l'Allemagne.

L'Autriche-Hongrie exploitait directement, en 1878, 1.749 kilomètres de chemins de fer; en 1901, l'exploitation par l'Etat comprenait 26.000 kilomètres. L'Allemagne exploite actuellement 46.700 kilomètres, contre 19.300 en 1878. Enfin la Russie, qui a fait à la France des emprunts s'élevant à environ 12 milliards, s'est servie de l'argent français pour racheter ses réseaux; et ce sont les mêmes financiers français qui viennent combattre avec acharnement le rachat des chemins de fer en France, qui trouvent que l'exploitation directe des voies ferrées est la pire des aventures. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*) ce sont ceux-là qui ont donné à la Russie les capitaux nécessaires pour racheter son réseau. (*Mouvements divers.*)

En 1878 l'Etat russe exploitait 62 kilomètres; en 1901, le nombre de kilomètres exploités par l'Etat s'élevait à 31.340; et ce chiffre ne comprend que la Russie d'Europe et la Finlande, à l'exclusion notamment du transsibérien.

Et maintenant je m'adresse aux gens de bonne foi. Comment ? On viendra dire qu'en France un grand réseau d'Etat n'est pas possible ? Mais nous sommes donc des dégénérés ! Ne sommes-nous donc pas capables comme les autres nations d'exploiter un réseau ?

Je m'explique mal, je vous le dis très sincèrement, messieurs, l'opposition que rencontrent les projets de rachat. Alors que, dans les nations à gouvernement monarchique, autocratique même, l'Etat exploite directement les voies ferrées sans que personne ait même l'idée de les remettre aux mains des compagnies, je ne comprends vraiment pas qu'il puisse encore se trouver en France des républicains, ou du moins des citoyens se disant tels, qui se refusent à admettre que l'exploitation par l'Etat est celle qui convient le mieux à une démocratie et qui seule peut donner au pays tout le profit à attendre des voies ferrées.

Vous n'avez pas songé que ces nations ont racheté aussi dans un intérêt national. Supposez qu'il y ait demain une mobilisation ; les nations dont les chemins de fer sont dans les mains de l'Etat peuvent, pendant la période de tension, préparer leur mobilisation.

Quant à vous, que ferez-vous pendant ce temps ? En dehors de la satisfaction plus complète des besoins économiques, l'intérêt de la défense nationale veut impérieusement que les nations rachètent leurs réseaux.

Pour ces deux motifs, nous devons non seulement encourager le réseau de l'Etat, mais tendre chaque jour à l'augmenter, à accroître sa puissance et ses moyens d'action. Ce sera le meilleur moyen d'obtenir que nos intérêts ne soient pas sacrifiés comme ils le sont aujourd'hui. (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Gustave Rouanet. Messieurs, j'ai applaudi avec vous tous à l'éloge véhément qu'on vient de faire de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Si je viens apporter quelques observations qui pourraient sembler des critiques, ce n'est pas pour jeter la défaveur sur son fonctionnement ; je désire simplement appeler l'attention de M. le ministre et celle de la Chambre sur la crise que traverse à cette heure, sur ce réseau, une institution destinée à rendre les plus grands services à l'industrie de tous les chemins de fer, le jour où elle sera généralisée, je veux parler des comités du travail.

Hier un de nos collègues, l'honorable M. Régnier, demandait à M. le ministre des travaux publics pourquoi il n'avait pas fait instituer sur tous les réseaux français les comités du travail créés en 1901 par l'honorable M. Baudin sur les chemins de fer de l'Etat.

J'ai le regret d'apprendre à M. Régnier et à la Chambre que, depuis six mois, les comités du travail ne fonctionnent plus sur le réseau de l'Etat.

Ces comités furent créés, en 1901, par M. Baudin, dans un excellent esprit « afin, disait-il, de veiller à l'exécution des lois et des règlements intéressant le travail ».

Et M. Baudin ajoutait :

« Il entre dans mes intentions de faire un large appel à la collaboration de ce nouveau conseil et, loin de restreindre ses attributions à la législation spéciale du travail dans les chemins de fer, mon désir est de l'appeler à délibérer sur toutes les affaires ressortissant à la législation générale du travail. »

C'était là, je le répète, une pensée excellente, parce que la plupart des menus conflits qui éclatent quotidiennement entre les compagnies et le personnel pourraient se résoudre au jour le jour, si à côté de l'organisation générale de la classe ouvrière en syndicats qui défendent ses intérêts généraux, il existait des organes intermédiaires pour porter ces menus conflits à la connaissance du personnel administratif, afin de les résoudre d'un commun accord. De cette façon, on ne les laisserait pas s'accumuler, s'aggraver, jusqu'au jour où les relations se tendent entre la haute administration et les travailleurs, où le conflit s'aiguise et provoque quelquefois les ruptures violentes de travail que sont les grèves.

Les comités du travail ont rendu d'importants services sur les réseaux de l'Etat. M. l'ingénieur en chef, chargé du contrôle du travail, l'honorable M. Mussat, dans le rapport très intéressant qu'il nous a fourni au mois de novembre dernier, le constate implicitement, quand il nous apprend que sur le réseau de l'Etat, la plupart des dérogations, signalées au contrôle l'ont été par l'intermédiaire des comités créés en 1901 par l'honorable M. Baudin.

Comment se fait-il que ces comités, en fait, ne fonctionnent plus ou ne fonctionnent qu'à l'état fragmentaire, puisque la plupart des membres élus par leurs camarades ont donné leur démission ?

Les membres du comité du travail avaient sollicité de l'administration des chemins de fer la possibilité, une fois ou deux par mois, d'aller sur le réseau, pour entendre les réclamations qui seraient formulées par le personnel, afin de pouvoir les soumettre ensuite à une réunion trimestrielle. Cette autorisation leur fut refusée et l'on crut pouvoir remédier à l'état d'isolement où se trouvaient les membres du comité du travail, en instituant les cahiers de dérogation dont nous parlait hier M. Régnier, pour les compagnies de chemins de fer ordinaires.

Par un ordre qui porte, je crois, le numéro 845 et qui fut envoyé par l'administration supérieure sur tout le réseau des chemins de fer de l'Etat, les ouvriers et employés furent invités à signaler, sur des registres mis à leur disposition à cet effet, toutes les dérogations au fonctionnement du travail.

Je signale à M. le ministre des travaux publics la gravité qui me paraît résulter de la défiance témoignée par le personnel envers la haute administration. Le personnel sur le réseau de l'Etat, comme sur les autres réseaux, n'a pas voulu user de la faculté qui lui était accordée de signaler les dérogations. Pourquoi ? Parce qu'on a redouté que l'employé qui signalerait ces dérogations fût en butte à la malveillance de ses chefs immédiats. Et c'est à la suite des efforts faits pour réprimer la désobéissance formelle à peu près générale — cela est reconnu également dans le rapport de M. Mussat — à l'ordre 845, que les membres du comité du travail ont donné leur démission. Voilà où en sont les choses.

Il existe en droit, en théorie des comités du travail institués par M. Baudin en 1901. En fait, les membres de ces comités du travail ont donné leur démission ; ils ne fonctionnent plus.

Je prie M. le ministre de bien vouloir faire le nécessaire pour que l'on nomme de nouveaux membres des comités du travail ou bien que les membres démissionnaires puissent reprendre leur démission. Pour cela, il faut qu'on accorde à la revendica-

tion de ces comités la satisfaction qui leur est due.

Que demandent-ils ? Ils demandent, une fois ou deux par mois, de pouvoir, sur le réseau, s'assurer du fonctionnement des conditions du travail afin de délibérer en réunion trimestrielle sur les cas de dérogation qu'ils auront recueillis pendant ces trois mois.

Je crois qu'il n'y a là rien d'extraordinaire et que M. le ministre des travaux publics se doit à lui-même et doit à la démocratie de rétablir une institution dont le fonctionnement, je le répète, est appelé à rendre de grands services à l'industrie le jour où elle sera généralisée. Encore faut-il que l'Etat donne le bon exemple et prouve, par son fonctionnement normal sur ses propres lignes, par les heureux résultats qu'il peut en retirer, la possibilité de la généraliser partout. (*Applaudissements à l'extrême-gauche et sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je tiens à répondre un mot à l'honorable M. Rouanet.

Comme lui, je reconnais l'importance des comités du travail et du rôle qu'ils sont appelés à jouer. Après la constitution de ces comités, il s'est produit, au cours des réunions, certaines hésitations et quelques difficultés. Aujourd'hui, je m'efforce de faire disparaître ces hésitations et ces difficultés afin d'assurer dans l'avenir le fonctionnement normal et régulier des comités du travail.

M. Gustave Rouanet. Je prends acte des déclarations de M. le ministre ; j'espère qu'il supprimera ces difficultés en donnant aux comités du travail les satisfactions légitimes qu'ils demandent. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Messimy. Je désire poser à M. le commissaire du Gouvernement, à l'occasion de la discussion générale, deux questions qui intéressent de modestes catégories d'employés.

Les ouvriers de la traction employés dans les dépôts n'avaient, il y a quelques années, aucun jour de repos et travaillaient d'une façon continue d'un bout de l'année à l'autre. Ils ont demandé à M. le ministre des travaux publics, ou plutôt au prédécesseur de M. le directeur des chemins de fer de l'Etat, un jour de repos payé par mois. C'était là, on l'avouera, une revendication bien modeste. La direction des chemins de fer de l'Etat leur a accordé non pas un, mais deux jours de repos ; mais, au lieu d'être payés pendant ces deux jours, les ouvriers ne reçoivent plus aucun salaire.

Celui qui reçoit cette catégorie d'agents est extrêmement faible ; ils gagnent de 100 à 120 fr. par mois ; leur rémunération se trouve donc aujourd'hui réduite de 7 ou 8 p. 100 par mois.

La direction des chemins de fer de l'Etat pourrait, il me semble, non point supprimer ces deux jours de repos, mais augmenter le traitement de ces modestes employés dans des proportions suffisantes pour que leur salaire net monte de nouveau au taux qu'il atteignait autrefois. Ce n'est vraiment pas beaucoup demander.

M. Beauregard a fait allusion, dans son rapport, au fait que je signale. Il a indiqué le remède, mais d'une façon assez vague.

M. le rapporteur. C'est plus qu'une allusion, c'est l'enregistrement d'une promesse.

M. Messimy. Elle m'a paru rédigée en termes tellement vagues...

M. le rapporteur. J'y ai mis toute la précision que j'ai pu.

M. Messimy. Je préfère avoir une réponse plus nette que celle qu'a indiquée M. Beauregard en termes excellents, mais je le répète, un peu vagues, et je prie M. le directeur des chemins de fer de l'Etat de préciser ses intentions sur le point qui m'occupe.

La seconde question est relative à une catégorie du personnel parisien. Les plus mal traités parmi les fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat à Paris sont les gardiens de bureau : leur traitement minimum est seulement de 1,200 fr. et ne peut dépasser 2,000 fr. ; le traitement des fonctionnaires parisiens est le même que celui de leurs collègues habitant en dehors de Paris. Je ne crois pas faire injure à mes collègues de province en disant que si, à Saintes ou à Nantes, on peut vivre avec 1,200 fr. par an, cela est matériellement impossible à Paris. Je connais pour ma part des employés des chemins de fer de l'Etat de cette catégorie qui sont presque réduits à la misère.

Je demande à M. le directeur des chemins de fer de l'Etat de considérer que ces employés ont, du fait qu'ils habitent Paris, des dépenses plus considérables que leurs collègues de province. Je voudrais qu'il leur accorde une allocation spéciale pour compenser les frais supplémentaires de l'existence à Paris, ou bien qu'il classe les gardiens de bureau de Paris non plus dans le groupe 13, mais dans le groupe 12. Leur situation serait assez notablement améliorée sans qu'il résulte pour l'Etat un accroissement de dépenses sérieux.

Il est, je tiens à le répéter, de toute évidence que l'existence à Paris, aussi bien que dans toutes les très grandes cités, est infiniment plus chère que dans l'ensemble des villes de province ; il est donc de toute justice que des compensations doivent leur être accordées soit sous forme d'élévation de l'échelle des traitements. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. En ce qui concerne les ouvriers des dépôts, M. Messimy a déjà satisfaction dans les conditions qu'il a indiquées lui-même.

Pour les gardiens de bureau de Paris, je me suis entendu avec M. le directeur des chemins de fer de l'Etat pour qu'ils reçoivent désormais un traitement de début de 1,400 fr. Ce n'est pas tout à fait ce que demande M. Messimy, mais cela lui donne satisfaction dans la mesure de nos moyens. J'ajoute que ces agents pourront aussi obtenir leur avancement au bout de deux ans.

M. Messimy. Je remercie M. le ministre de ses déclarations. Elles ne satisfont que d'une façon incomplète les desiderata si légitimes des modestes agents dont je me suis fait l'interprète, mais elles témoignent d'un réel effort et d'une tendance sincère à améliorer leur situation ; j'en prends acte, en me réservant d'intervenir à nouveau sur ces deux points, si besoin est.

M. Jules Coutant. (Seine). Nous vous demanderons, monsieur le ministre, 200 fr. de plus l'année prochaine.

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

M. Roch. Messieurs, j'ai seulement deux courtes

questions à poser à M. le ministre des travaux publics.

A plusieurs reprises les membres du Gouvernement et notamment M. le ministre du commerce, ont exprimé leur intention en ce qui concerne les notes secrètes des fonctionnaires. M. le Ministre du commerce, par une circulaire d'abord et, ensuite, par ses déclarations à la tribune, a condamné ce système. M. le ministre des travaux publics l'a condamné à son tour dans des termes non moins formels. Je suis certain que les promesses qui nous ont été faites seront tenues, mais il me paraît nécessaire de bien déterminer dans quelle mesure et à quelles catégories du personnel s'appliqueront les déclarations que nous avons entendues.

Les fonctionnaires, à proprement parler, seront-ils seuls à en bénéficier ? Ou bien les ouvriers seront-ils traités comme les fonctionnaires ? Auront-ils, quand ils en feront la demande, communication de leurs notes ?

C'est là la question que je me permets de poser. Elle intéresse très vivement tous les agents du réseau de l'Etat. Un certain nombre d'entre eux à tort ou à raison croient que leurs notes se sont ressenties parfois de leur attitude politique et de l'affirmation qu'ils ont pu faire dans diverses circonstances de leurs opinions. Ils sont convaincus que leur participation plus ou moins active au fonctionnement et aux travaux des divers syndicats auxquels ils appartiennent a souvent compromis leur avancement.

Il importe de calmer, à cet égard, les inquiétudes des ouvriers et des employés des chemins de fer de l'Etat et de leur assurer les mêmes garanties et la même sécurité dont jouiront désormais tous les fonctionnaires relevant directement de l'autorité des ministres. Ils y ont au moins les mêmes titres, car ils ont toujours fait preuve non pas seulement d'un sentiment du devoir professionnel, mais d'un loyalisme et d'un dévouement envers les institutions républicaines qui ne se sont jamais démentis. (*Très bien ! très bien !*)

Ils ont tous la plus entière confiance dans l'esprit de justice du distingué ingénieur qui est à la tête du réseau. Mais M. le directeur ne peut pas lui-même apprécier le mérite de chacun de ses agents et c'est seulement d'après les indications émanant de sources diverses que les notes sont établies. Ces notes peuvent donc contenir des erreurs, et il importe que chaque agent puisse se rendre compte, ne fût-ce que pour exercer un contrôle, des indications portées à son dossier.

Cela est nécessaire à un double point de vue : d'abord pour que l'agent puisse demander au besoin la rectification des erreurs commises et, ensuite, pour que, si ces notes relèvent justement des défauts de caractère ou de conduite, il puisse faire son profit des critiques fondées dont il est l'objet dans son service.

Sur ce point je n'hésite pas à penser que M. le ministre me donnera par sa réponse complète satisfaction.

Il me reste à traiter une dernière question ; elle sera encore plus courte que la précédente.

Les ouvriers des dépôts, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, se trouvent dans une situation d'infériorité notable par rapport à leurs collègues des autres services. Ils ne sont pas compris

dans les provisions de l'ordre général n° 430. Cet ordre général détermine les conditions de l'avancement ; il indique l'échelle des traitements. Les ouvriers des divers services auxquels il s'applique ont, à ce point de vue, une situation bien déterminée. C'est ainsi que les ouvriers de début ont droit à un premier avancement au bout de deux ans et ensuite, à un nouvel avancement tous les quatre ans.

Mais il paraît, toujours d'après les renseignements qui m'ont été donnés, que les ouvriers des dépôts ne se trouveraient pas dans les mêmes conditions, et que pour un bon nombre d'entre eux, l'avancement serait fort lent, sinon à peu près nul.

Rien ne saurait expliquer une pareille différence de traitement entre les uns et les autres. Les ouvriers des dépôts sont assujettis à un travail extrêmement dur. Lorsqu'une machine est de retour au dépôt, ils ont souvent à procéder à son nettoyage, avant même qu'elle soit refroidie. C'est une besogne très pénible. Les travaux auxquels ils sont astreints exigent d'ailleurs un apprentissage préalable. J'ajoute que les ouvriers des dépôts se trouvent, au point de vue du travail, dans des conditions encore plus désagréables que leurs camarades des autres services. C'est ainsi qu'ils sont obligés de se tenir constamment à la disposition de leurs chefs ; de jour et de nuit, ils doivent être prêts à répondre à l'appel qui leur est adressé pour un déraillement ou un accident quelconque. Ils ont d'ailleurs à fournir un très grand nombre d'heures de présence qu'ils calculent à trois cents heures par mois. Il me semble donc que cette catégorie de personnel ne doit pas être traitée moins favorablement que les ouvriers des autres services, et je compte sur M. le ministre des travaux publics pour nous faire des déclarations qui montrent à ces braves gens qu'ils ont droit de la part de l'administration à la même sollicitude que leurs camarades des autres services et que, si dans le passé, ils ont été victimes d'erreurs, ils n'auront pas à en souffrir dans l'avenir. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le Ministre des travaux publics. Messieurs, comme réponse à la question que vient de me poser l'honorable M. Roch, je ne puis prendre qu'un seul engagement, c'est d'examiner, d'accord avec M. le directeur des chemins de fer de l'Etat, la situation des agents des dépôts.

D'autre part, M. Roch m'a demandé s'il existait des notes secrètes à la direction des chemins de fer de l'Etat et ensuite comment nous entendions communiquer ces notes aux agents.

Ma réponse sera fort nette. Il n'a jamais existé de notes secrètes au réseau de l'Etat. Quant aux notes signalétiques, leur communication a été réglée par une circulaire du mois dernier (Ordre général, n° 436). Toutes les fois qu'un agent aura obtenu une note supérieure à « bien » celle-ci lui sera communiquée sur sa demande ; chaque fois qu'il aura une note inférieure à « bien », cette note lui sera communiquée d'office. Certaines précautions ont d'ailleurs été prises pour que cette notification se fasse d'une façon normale.

A ce sujet, je vais vous lire une phrase de la circulaire dont je vous parle ; elle vous montrera de quelle bonne foi M. le directeur des chemins de fer de l'Etat témoigne en cette matière :

« Cette notification, dit l'ordre général n° 436, sera

faite sur un imprimé à souche, modèle 53, qui indiquera la date à laquelle la communication de sa note aura été faite à l'agent. La souche sera remise à l'intéressé et le talon émargé par lui pour être classé à son dossier. L'agent chargé de faire la communication devra profiter de cette circonstance pour éclairer l'intéressé sur les raisons qui auraient plus particulièrement motivé sa note et lui donner des conseils sur les efforts qu'il a à faire pour améliorer son service. » (*Applaudissements.*)

J'espère que cette circulaire répond aux vœux de l'honorable M. Roch.

M. Roch. Je remercie M. le ministre des travaux publics de ses déclarations à propos des notes ; elles me donnent entièrement satisfaction.

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

M. Paul Beauregard, rapporteur. Messieurs, je n'ai pas l'intention de retenir longtemps votre attention. Il est, d'ailleurs, très évident que nous n'avons pas aujourd'hui à discuter la question si grave du rachat et de l'extension du réseau de l'Etat. Il me semble toutefois que je manquerais de courtoisie vis-à-vis de notre excellent collègue M. Bourrat, si je ne répondais pas quelques mots à l'attaque assez vive qu'il a dirigée contre mon rapport.

M. Jean Bourrat. Elle était très courtoise.

M. le rapporteur. D'autre part, je suis bien aise, étant donnée la réputation qui m'est faite, ou, si vous préférez, que je me suis faite ici, de venir affirmer comme rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat l'estime parfaite et la très haute sympathie que je professe pour les chefs éminents qui dirigent le réseau de l'Etat et pour tout le personnel de cette administration. (*Applaudissements.*)

Je tiens fort à ne pas être représenté comme un adversaire systématique de ce réseau. Il est extrêmement probable que si j'avais eu à exprimer mon avis, jadis, lorsque le réseau fut créé, je n'aurais pas engagé l'Etat, cet Etat que M. Bourrat appelle l'Etat-pouvoir, à se dédoubler et à créer à côté de lui l'Etat exploitant. Je ne vois pas bien les avantages de ce dédoublement. Je crois que lorsque l'un fait une sottise, fatalement l'autre s'en ressent. (*On rit.*)

En somme, l'argumentation de M. Bourrat consiste à dire : Comme l'Etat exploiterait bien s'il n'était pas aussi maladroit chaque fois qu'il a une décision à prendre ! (*Nouveaux rires.*)

Oui, il exploite bien ; mais il est hors de doute qu'il a constitué un réseau dans des conditions qu'aucun particulier n'aurait jamais admises. Voilà pourquoi j'ai été amené — c'était mon droit, et l'exercice d'un tel droit devient un devoir, lorsqu'on est chargé du rapport — j'ai été amené à reviser quelque peu les chiffres sur lesquels on prétend établir le rendement des capitaux engagés dans les chemins de fer de l'Etat.

J'ai constaté que nous avons dans l'ensemble de ces chiffres un formidable manquant, d'environ le tiers. Ce manquant, je le trouve : pour 52 millions dans les subventions que l'Etat a payées aux anciennes compagnies et dont aujourd'hui on ne veut plus tenir compte. Pourtant elles ont bien été dépensées. L'Etat — ceci concerne l'Etat-pouvoir — en a trouvé un équivalent plus ou moins suffisant dans les travaux effectués sur les lignes qu'il a acquises.

Je trouve ensuite une autre somme — ici, nous ne

nous accordons pas, M. Bourrat et moi — M. Bourrat dit 100 millions, moi je dis 212 millions. Il y a une différence de 112 millions ; c'est beaucoup. Mais il y a quelque chose de plus remarquable encore, c'est qu'en général on n'inscrit ni 210 millions, ni 100 ; on n'inscrit rien du tout, de sorte qu'il nous manque ou 100 millions, d'après M. Bourrat, ou 212 millions d'après moi.

Vous conviendrez qu'avec de pareilles éliminations de chiffres, on a peu de chance d'aboutir à des résultats très exacts.

Qu'est-ce donc que ces 212 ou ces 100 millions ?

Ils représentent l'échange qui a eu lieu jadis entre l'Etat et la compagnie d'Orléans. En fait, la compagnie d'Orléans a cédé des lignes qui lui avaient coûté 100 millions et l'Etat, en échange, lui a cédé des lignes qui lui avaient coûté à lui, Etat, 212 millions. Pourquoi cet écart ? Je n'ai pas à le chercher. Est-ce encore une sottise de l'Etat-pouvoir ou bien est-ce une infériorité de l'Etat exploitant, ce dernier, peut-être, avec 212 millions, n'ayant pas su faire mieux que d'autres avec 100 millions seulement ?

Je ne veux pas trancher la question ; mais je constate que, par un raisonnement très étrange, nos statisticiens du rachat ne portent à la charge des dépenses de l'Etat, ni 100 millions, ni 212 millions. Ils ne portent aucune de ces deux sommes par suite d'un raisonnement assez rare et que, certainement, la Chambre goûtera.

Porter 212 millions ? nous dit-on, jamais ! Nous n'avons plus les lignes construites avec cette somme. Or, lorsque nous dressons le prix du réseau de l'Etat, il est évident que nous ne devons mentionner que les dépenses effectuées sur les lignes faisant partie de ce réseau. Les lignes en question ont disparu du réseau ; elles ne nous appartiennent plus ; ne parlons donc pas de ces 212 millions.

Mais alors, réplique-t-on, tenez au moins compte des 100 millions que l'Orléans avait dépensés pour créer les lignes dont vous êtes maintenant possesseurs. Mais ce n'est pas nous, répond-on, qui les avons dépensés, c'est la compagnie d'Orléans ; nous n'avons donc pas à en tenir compte parmi les dépenses de l'Etat. (*Très bien ! très bien ! au centre et à droite.*)

Ainsi voilà des lignes, auxquelles j'ai d'ailleurs rendu entièrement justice dans mon rapport, lignes admirables, puisqu'elles rapportent sans avoir rien coûté. (*Très bien ! très bien !*)

En présence de pareils chiffres et lorsqu'on prétend s'en servir pour établir des comparaisons tout en faveur du réseau de l'Etat, ne suis-je pas en droit de dire que l'on crée une véritable légende ? Et en effet, depuis dix ou douze ans nous vivons sur une légende, la légende des chemins de fer de l'Etat dont le réseau serait une merveille.

Il est très bien conduit, ce réseau ; je viens de le déclarer, c'est un réseau dont on tire tout ce qu'il peut donner, mais qui a été établi dans des conditions que jamais un particulier n'aurait acceptées.

Que l'on rende justice aux efforts méritoires de ceux qui le dirigent, rien de plus juste et je suis le premier à le faire ; mais qu'on nous le présente comme étant la merveille des merveilles, même au point de vue financier, voilà contre quoi je m'élève.

Comment une Chambre française consentirait-elle à prendre des décisions graves telles, par exemple,

que l'extension de ce système, avant de s'être rendu compte exactement des erreurs qui déparent les statistiques qu'on lui présente? (*Très bien! très bien!*)

Voilà ce que j'ai essayé de démontrer à la Chambre; je l'ai fait sans passion; j'ai tenu au contraire à rendre pleinement hommage aux hommes qui, à force de savoir et de zèle tirent d'une situation difficile le meilleur parti. (*Applaudissements.*) Cet hommage est inscrit en toutes lettres dans mon rapport.

Je tiens aussi à dire que dans l'examen de la situation budgétaire qu'il convenait d'assurer aux chemins de fer de l'Etat pour l'exercice 1903, je me suis fait un honneur et un devoir de me montrer très large. Il est incontestable que l'année dernière les chemins de fer de l'Etat ont beaucoup souffert de nos difficultés budgétaires. Vous savez que quand nous avons du mal à boucler le budget nous prenons l'argent où nous pouvons. Il est hors de doute que les chemins de fer de l'Etat ont été malmenés l'année dernière.

Je ne suis pas désireux de voir l'Etat exploiter une ligne de chemin de fer, c'est entendu; mais j'estime que, du moment que l'Etat dirige une exploitation de ce genre, il faut le mettre en mesure de la bien conduire.

Je n'admets pas qu'on prétende faire œuvre industrielle et commerciale avec des crédits trop maigres, dont la pénurie rend toute initiative et tout progrès impossibles. Si nous faisons quelque chose, faisons-le bien. (*Applaudissements.*)

Et voilà pourquoi mon rapport pour l'exercice prochain vous demande une augmentation totale de crédit qui dépasse de 900,000 francs le chiffre de l'année dernière; voilà pourquoi sur un total de 39 millions de dépenses demandés, j'ai seulement proposé, et je dois dire que j'ai obtenu sans peine l'assentiment de l'administration qui est ici entièrement d'accord avec la commission du budget; j'ai seulement proposé une diminution de 18,825 francs.

L'année dernière le rapport était entre les mains d'un rapporteur qui partageait plutôt les idées de M. Bourrat, notre excellent collègue M. Lhopiteau. On ne peut pas soupçonner que M. Lhopiteau ait apporté dans l'examen du budget des chemins de fer de l'Etat le moindre esprit d'animosité; cependant il avait demandé et obtenu une réduction de 54,000 fr. Plus tard, devant le Sénat, le malheureux budget des chemins de fer de l'Etat a subi en outre d'inquiétants retranchements contre lesquels il était nécessaire de revenir cette année.

En terminant, M. Bourrat me permettra de faire observer qu'il a eu peut-être une idée un peu étrange lorsque, voulant découvrir à l'étranger le vrai système qui convient à une démocratie en matière de chemins de fer, il a invoqué l'exemple de la Russie.

La Russie a, en effet, prodigieusement développé chez elle le système du rachat; mais pourquoi? Parce que la Russie construit ses chemins de fer avec d'autres fonds que les siens. Pour obtenir l'argent de l'étranger, notamment le nôtre, il faut la garantie de l'Etat. L'Etat devenant responsable des sommes énormes qu'il emprunte au dehors est naturellement amené à se réserver un droit à peu près sans limite.

M. Jean Bourrat. L'argument ne porte pas.

M. le rapporteur. Nous, heureusement, nous n'avons pas besoin de l'argent étranger pour construire nos chemins de fer.

Quant à moi, messieurs, si je voulais trouver quelque exemple à proposer à une démocratie, j'irais en chercher un d'abord en Angleterre, puis j'en trouverais un autre plus convaincant encore, aux Etats-Unis. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs.*)

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

M. Pierre Baudin, rapporteur général. Si je prends la parole dans ce débat, c'est pour compléter sur certains points les explications de mon honorable collègue et ami M. Beauregard.

M. Beauregard est parfaitement qualifié pour analyser les éléments du coût du réseau de l'Etat et je n'ai pas à entrer dans le débat qui s'est institué entre lui et M. Bourrat sur ce point. Aussi bien cette partie de la discussion me semble-t-elle un peu académique,

M. Jean Bourrat. Pas tant que vous le pensez!

M. le rapporteur général. Quand la Chambre examine la situation du réseau d'Etat elle ne doit jamais perdre de vue l'origine de ce réseau; elle ne doit pas oublier qu'il a été constitué en dehors de la volonté de l'Etat. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Ce n'est pas l'Etat qui a choisi les lignes qu'il exploite aujourd'hui; les circonstances les lui ont imposées. Ceux qui ont pris la résolution de la constitution d'un réseau d'Etat ont toujours déploré qu'on ait constitué ce réseau avec des lignes disparates, qu'on l'ait créé pour desservir certaines localités. Ils ont regretté qu'on ait obligé l'Etat à faire passer des express à grande vitesse sur des lignes à fortes déclivités et à profils variés, sur des lignes qui n'ont jamais été ni tracées, ni construites, ni établies en vue d'une pareille exploitation. (*Très bien! très bien!*)

L'exploitation de l'Etat ne peut donc pas être jugée par ce qu'elle donne avec la constitution actuelle du réseau d'Etat; il faudrait, pour avoir la preuve décisive de ce que peut faire l'Etat en France pour une exploitation de chemins de fer, élargir singulièrement le réseau et lui donner, avec des lignes d'intérêt local, des artères centrales qui en feraient un réseau comparable à ceux des grandes compagnies. (*Très bien! très bien! à gauche et au centre.*)

M. Jean Bourrat. Il faut lui donner le réseau de l'Ouest.

M. le rapporteur général. Il est un second point, à mon sens, beaucoup plus intéressant au moment où nous discutons le budget du réseau d'Etat.

M. Beauregard a parfaitement indiqué que, l'an dernier, l'exploitation du réseau a été difficile parce qu'elle a souffert des embarras budgétaires où nous nous trouvons pour l'ensemble des dépenses des services publics. Certes, je ne contredirai pas cette affirmation. Ce n'est pas la première fois que la Chambre l'entend produire; ce n'est pas la première fois qu'un de nos collègues vient dire avec autorité que le réseau d'Etat souffre de notre pénurie financière, qu'il est dangereux pour l'Etat de prendre la responsabilité d'une situation semblable. Quand un réseau subit des difficultés financières pendant une année, ce n'est pas immédiatement qu'on s'aperçoit des inconvénients qu'elles entraînent. Comme toute exploitation industrielle, plus même que toute autre, une exploitation de chemins de fer, quand elle n'a pas eu certaine

année des ressources suffisantes, souffre dans les années suivantes, et ces souffrances peuvent se traduire par des accidents, par des entraves au trafic général, enfin par un arrêt de la circulation générale sur le réseau.

Il est indispensable que le réseau de l'Etat soit doté régulièrement des crédits nécessaires à son fonctionnement. Je me rappelle que vers 1899 et 1900, nous nous sommes trouvés, pour avoir diminué considérablement les crédits affectés au réseau d'Etat dans une situation lamentable : il a fallu précipiter l'exécution de nombre de travaux complémentaires jugés indispensables. Des accidents se sont produits ; nous en avons un témoin dans la personne d'un de nos collègues qui a été une des victimes de ce défaut d'organisation financière.

M. Cuneo d'Ornano. Vous me devez une revanche.

M. le rapporteur général. Mais je ne voudrais pas borner là mes explications.

Est-ce que ce caractère différencie le réseau de l'Etat des autres réseaux ? Pas le moins du monde. Il ne faudrait pas tirer argument de cette situation, de cette dépendance dans laquelle le réseau d'Etat est plus particulièrement tenu vis-à-vis du budget général. Croyez-vous que notre situation financière n'agit pas sur l'organisation, sur l'exécution des travaux sur les autres réseaux ? C'est une situation grave, et un Anglais rirait beaucoup de nous voir ergoter sur les dénominations de réseau d'Etat ou de réseaux exécutés, administrés par les grandes compagnies sous la surveillance et avec la garantie de l'Etat, au regard d'une exploitation commerciale concurrencée par d'autres exploitations commerciales. La vérité, c'est que les réseaux français, quels qu'ils soient, sont tous tenus dans la dépendance du budget général par la garantie d'intérêts.

Le ministre des travaux publics, qui tient dans sa main le sort des compagnies, puisqu'il dispose de l'argent nécessaire aux dépenses de travaux complémentaires, exerce constamment son contrôle sur elles. Par suite, quand les années budgétaires sont mauvaises, toutes les compagnies de chemins de fer sont obligées de restreindre l'exécution de leurs travaux complémentaires pour diminuer la garantie d'intérêts.

Nous avons vu pendant une série d'années des inconvénients graves résulter pour les grandes compagnies de cette mauvaise situation budgétaire dont on voudrait faire uniquement grief au réseau de l'Etat. Les accidents ont été nombreux sur les grandes compagnies. Il y a eu de longs arrêts de trafic ; des plaintes se sont élevées de tous côtés. Je crois que la tribune de la Chambre retentit encore de cette énorme quantité de réclamations qui, vers 1900 et 1901, c'est-à-dire pendant des années prospères, ont signalé au pays l'insuffisance de l'exploitation des grandes compagnies de chemins de fer.

Par conséquent, sur ce point M. Beauregard me permettra de ne pas être d'accord avec lui. Le réseau de l'Etat souffre sans doute de la situation budgétaire mais au même titre que les grandes compagnies. Ce n'est pas encore sur ce fait qu'il sera possible d'établir une théorie en prétendant que l'exploitation par les compagnies est supérieure à l'exploitation par l'Etat. *(Applaudissements à gauche et sur divers bancs.)*

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, aux critiques adressées par M. Beauregard au réseau de l'Etat, aux éloges décernés par M. Bourrat et aux observations présentées par M. Baudin, permettez-moi d'ajouter mon opinion et mes observations personnelles.

Cette opinion s'éloigne de celle de M. Beauregard pour se rapprocher très sensiblement de celle de M. Bourrat et de celle de M. Baudin. Non pas que, dans ma pensée, tout ce qui se fait sur le réseau des chemins de fer de l'Etat soit parfait — la perfection n'est pas de ce monde — mais M. Beauregard serait de son côté bien embarrassé pour soutenir avec des arguments irréfutables l'excellence, l'impeccabilité de l'exploitation des grandes compagnies. D'ailleurs, s'il essayait de faire cette démonstration, il me suffirait de rappeler les plaintes qui s'élèvent à ce sujet de tous les points du pays et dont l'écho retentit trop fréquemment à cette tribune ; il me suffirait de rappeler les efforts que le ministre des travaux publics doit faire constamment pour essayer d'obtenir des compagnies qu'elles donnent satisfaction, même partielle, aux plaintes dont vous vous faites les interprètes, vous, messieurs de la gauche, vous, messieurs de la droite, au nom, d'ailleurs, du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

Je suis donc en désaccord avec l'honorable rapporteur, et j'en suis marri. Ce désaccord provient de ce que M. Beauregard a commis — qu'il me permette de lui dire — une faute, d'ailleurs commune à beaucoup de bons esprits, et qui consiste à comparer des choses dissemblables et non comparables et à en tirer des déductions par avance entachées d'erreur.

Messieurs, je suis un vieil ami des chemins de fer de l'Etat. Je suis dès l'abord venu à lui tout naturellement comme on va aux petits, aux chétifs, à ceux qui sont victimes d'erreurs et d'injustices imméritées.

En maintes occasions, j'ai été son défenseur attitré, son avocat convaincu. J'ai pu — permettez-moi l'expression — compulsé toutes les feuilles de son dossier. Je l'ai étudié dans sa formation, dans sa contexture, dans son mécanisme, dans ses moyens financiers. C'est grâce à la connaissance parfaite que j'avais de son organisation que maintes fois j'ai pu redresser certaines erreurs, faire tomber beaucoup de préventions et détruire des légendes non moins nombreuses, du genre de celles, par exemple, auxquelles vous faisiez allusion tout à l'heure, monsieur Beauregard. Et, puisque tant de fois j'ai eu à défendre le réseau d'Etat, permettez-moi de le défendre encore aujourd'hui en quelques mots.

Vous le montrerez-vous à son berceau ? Berceau qui n'était pas tissé ni de satin ni de soie, croyez-le bien ! Vous montrerez-vous ce réseau d'Etat, véritable arlequin, composé à son début de lignes absolument disparates, soudées bout à bout, sans méthode et au hasard, composé de lignes d'intérêt local et de lignes d'intérêt général mal construites, mal établies, de lignes créées plutôt pour la spéculation que pour desservir les régions qu'elles traverseraient, de lignes appartenant à des compagnies en faillite ou près de l'être, exploitées dans le simple but de traîner une existence factice ? Voilà ce que fut le réseau d'Etat à son début.

Vous le montrerez-vous au cours de son existence, en butte à mille difficultés, écrasé par la concurrence

des réseaux voisins, luttant même contre l'Etat pour en retirer les ressources nécessaires à la reconstruction de ses lignes et à l'achat de son matériel? Vous le montrerai-je à l'heure actuelle, bordé à l'ouest par l'Océan, ayant sur son flanc deux grands ports, l'un de tonnage réduit qui ne lui apporte pas grand trafic, l'autre de grand tonnage mais dont le trafic considérable est absorbé par la ligne Tours à Nantes qui appartient au réseau d'Orléans? (*Très bien! — C'est cela! à gauche.*)

Vous le montrerai-je au nord bordé par le réseau de l'Ouest qui ne lui apporte pas de trafic, qui lui en prend au contraire une bonne partie; à l'est bordé par la grande ligne de Paris-Bordeaux qui appartient au réseau d'Orléans et qui, comme une muraille de Chine économique, le sépare du reste de la France?

Vous le montrerai-je sans accès direct à Paris, réduit, pour y arriver, à emprunter la ligne de l'ouest et ne trouvant à Paris, quand il veut décharger ses voyageurs et ses marchandises ni gare de marchandises, ni gare de voyageurs, forcé de louer à la compagnie de l'Ouest et la gare Montparnasse et celle de Vaugirard?

Vous le montrerai-je au Sud-Ouest aboutissant à Bordeaux sur la ligne du Midi, et recevant à chers deniers, pour abriter son personnel et son matériel, l'hospitalité de la compagnie du Midi qui le traite d'ailleurs en parent pauvre? Vous le montrerai-je traversé de part en part par cette grande ligne de Tours-Nantes qui lui enlève la plus grande partie du trafic? M. Beauregard peut-il me dire s'il existe une compagnie dans une situation pareille? (*Applaudissements à gauche.*)

M. Cuneo d'Ornano. Mettez ce réseau dans ses meubles.

M. le ministre. Mais si le réseau d'Etat est dans une situation topographique si lamentable, au moins a-t-il la liberté complète de son exploitation et la maîtrise de ses tarifs? Ni l'une ni l'autre. En effet, le réseau d'Etat veut-il créer un train, comme M. Bourrat le disait tout à l'heure, de Bordeaux à Paris, par exemple? Veut-il établir un tarif de Bordeaux à Paris? Immédiatement, la compagnie d'Orléans se dresse devant lui et lui oppose son veto. Veut-il prendre un voyageur à la gare Montparnasse et le transporter à Bordeaux, en passant par son réseau? Il touchera, je suppose, 100 fr. de recette; que gardera-t-il, lui qui a tous les frais de transport, toute la dépense? 25 fr., et il versera 75 fr. à l'Orléans et à l'Ouest. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Et s'il veut prendre une marchandise quelconque d'un point quelconque de son réseau pour la transporter soit à un autre point de son réseau, soit à Paris et ses au-delà, qu'il se garde bien de prendre cette marchandise dans la zone d'influence de l'Orléans ou de l'Ouest; car alors il sera obligé de chasser lui-même sa marchandise de ses rails et de la camionner jusquaux lignes d'Orléans ou de l'Ouest qui, elles, la transporteront au loin et bénéficieront des tarifs à grande distance. Etes-vous étonnés après cela que l'exploitation de l'Etat ne prenne pas grand développement? Certainement non, messieurs. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Braud. C'est très juste.

M. Albert Sarraut. Voilà qui corrige les théories de M. Beauregard.

M. le ministre. Et si l'on réfléchit que le réseau

de l'Etat, d'autre part, se trouve, au point de vue économique, dans une situation bien moins avantageuse que les autres compagnies; que, par exemple, il est loin de tout bassin houiller et, que de ce fait, il paye les charbons qu'il emploie beaucoup plus cher; si l'on considère qu'il est obligé de payer des millions pour péages sur les lignes qui ne lui appartiennent pas, pour location de gares communes, il ne faut pas s'étonner que son produit net soit aussi infime que le dit dans son rapport l'honorable M. Beauregard.

M. Beauregard triomphe quand il met ce pauvre revenu de l'Etat en regard des gros revenus des compagnies. Je ne veux pas faire ici les calculs auxquels s'est livré M. le rapporteur. Ce serait trop long; on ne peut les faire que dans son cabinet et en tête à tête avec M. Beauregard lui-même, s'il le veut bien. Il me permettra cependant de lui dire qu'il a commis un certain nombre d'erreurs; je n'en veux signaler qu'une.

Dans la comparaison qu'il a faite du revenu du réseau de l'Etat et des réseaux des compagnies il n'a oublié qu'un point. Il a établi le réseau des compagnies en tenant compte des seules sommes fournies par elles, mais il a omis de dire, comme on l'a rappelé tout à l'heure, que l'Etat et les départements, l'Etat surtout, leur avaient donné des subventions s'élevant à environ 4 milliards et demi. Or, en divisant cette somme par le nombre de kilomètres de voies ferrées, on constate que cette subvention est sensiblement égale à 125,000 fr. par kilomètre. Si le réseau d'Etat en avait obtenu une semblable, savez-vous qu'il aurait reçu 375 ou 380 millions, c'est-à-dire à peu près la moitié de son capital de premier établissement? S'il en était ainsi, s'il fallait répartir le revenu du réseau de l'Etat sur la moitié de son capital, il est facile d'établir que le produit net ne serait plus de 1.18 p. 100 comme l'a dit M. Beauregard, mais du double, c'est-à-dire 2.50 p. 100 à peu près. Si par surcroît on restitue à ce produit la soulte de 2.400.000 fr. dont l'a amputé M. Beauregard, ce n'est plus 2.50 mais bien près de 3 p. 100. Ne chicanons pas trop sur le chiffre; que ce soit 2.50 p. 100, que ce soit 3 p. 100, peu importe à ma démonstration.

3 p. 100 pour le réseau d'Etat qui existe depuis vingt-cinq ou vingt-six ans et qui a subi tant de modifications, dont certaines sont loin d'avoir été heureuses, alors que des compagnies existent depuis plus de cinquante ans; 3 p. 100 pour un réseau desservant une région qui n'est pas des plus riches de France, qui a des ressources très restreintes, région agricole où les grandes industries n'existent qu'à l'état embryonnaire; 3 p. 100 pour un réseau qui n'a aucune de ces grandes lignes qui font la fortune des compagnies comme la ligne Paris-Bordeaux pour l'Orléans, les lignes Paris-Brest et Paris-le Havre pour l'Ouest, comme la ligne Paris-Lille pour le Nord, Paris à Lyon et à la Méditerranée pour le Paris-Lyon-Méditerranée; ce produit net de 3%, si l'on tient compte de toutes ces considérations, nous apparaît dès lors comme très satisfaisant, et tels que ceux qui ont créé le réseau de l'Etat ne l'ont certainement pas espéré.

Messieurs, j'en ai fini. Mais avant de descendre de cette tribune, je tiens à dire tout le bien que je pense des administrateurs du réseau de l'Etat, j'entends tous les administrateurs, aussi bien ceux que la mort a fauchés que ceux qui ont été leurs successeurs et leurs continuateurs. (*Très bien! très bien!*)

Je tiens à rendre publiquement le juste hommage qui est dû aux efforts de tous les agents de ce réseau, grands et petits. (*Très bien ! Très bien !*) Et à tous je dis que s'ils étaient quelquefois pris de découragement, si parfois ils se sentaient défaillir sous la critique ou sous l'attaque, ils veuillent bien se rappeler que si les grandes compagnies ont leurs défenseurs et leurs admirateurs, le réseau de l'Etat, lui, a des partisans fidèles et dévoués qui le soutiendront et le défendront avec la plus grande énergie. (*Vifs applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

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

M. le rapporteur. Messieurs, je n'entends pas prolonger la discussion, mais je désire exprimer la satisfaction que j'ai éprouvée à entendre successivement M. le rapporteur général et M. le ministre développer d'une façon si complète et si nette les conclusions mêmes de mon rapport.

Voici en effet ce que j'ai écrit :

« Nous reconnaissons volontiers que le réseau de l'Etat s'est, dans sa constitution et son développement, trouvé aux prises avec des difficultés spéciales.

» Il ne serait donc pas juste d'établir, entre ce réseau et les autres, une comparaison reposant uniquement sur le rapprochement des chiffres de dépenses et de recettes. »

Ces messieurs étant depuis peu de temps en fonctions, il est très naturel que ce passage important de mon rapport n'ait pas pris, à leurs yeux, tout l'intérêt qu'il pouvait comporter.

Vous comprenez, messieurs, combien il est facile de combattre quelqu'un, en lui prêtant des opinions qui ne sont pas du tout les siennes.

Ma thèse ne date pas d'aujourd'hui ; il y a déjà cinq ans, je l'ai développée ici une première fois.

Je dis simplement : Faites attention ; au point de vue des chiffres, on a créé une légende ; le jour où vous voudrez prendre une décision, examinez les chiffres de très près. Je ne vais pas plus loin. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs.*)

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

Avant d'appeler le budget des chemins de fer de l'Etat, je vais mettre en délibération les deux chapitres 69 et 70 du budget des travaux publics qui avaient été réservés et qui se réfèrent aux dépenses du réseau de l'Etat.

Chap. 69. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau de l'Etat, 5,700,000 fr.

Il y a un amendement de M. Cunéo d'Ornano qui tend à élever le chiffre de ce chapitre d'une somme de 100,000 fr.

La parole est à M. Cunéo d'Ornano.

M. Cunéo d'Ornano. Je vais être tout à fait acquis au réseau de l'Etat et amené à confesser que j'ai peut-être eu tort en 1878 (*Sourires*), de ne pas voter la constitution de ce réseau ; car, si je me pénétre des déclarations qui ont été apportées ici en faveur de l'organisation homogène de ce réseau desservant l'arrondissement dont je suis l'élu depuis vingt-sept ou vingt-huit ans ; si je puis croire qu'on arrive enfin à donner à ce réseau l'homogénéité qui lui manque, la tête qui lui manque — il n'a même pas été décapité, il n'a jamais eu de tête à Paris — si l'honorable ministre des travaux publics que j'ai applaudi tout à l'heure veut vraiment aider la Chambre à développer

la prospérité de ce réseau et à en faire un réseau modèle, je serai le premier à me dire enchanté de n'avoir pas été prophète en 1878 lorsque la constitution de ce réseau d'Etat m'inspirait les craintes que je manifestais alors.

Ce coup d'œil rétrospectif est pour vous amener, monsieur le ministre, à continuer de me séduire et à me montrer qu'on ne fait pas, pour nos gares du réseau de l'Etat, ce qu'elles espèrent, ce qu'elles eussent reçu d'une autre organisation, et ce qu'elles attendent.

Vous devinez tout de suite qu'il s'agit de la gare de Cognac dont j'ai déjà entretenu la Chambre, et dont j'ai montré hier à l'honorable ministre une photographie que je regrette de ne pas avoir apportée aujourd'hui. M. le Ministre, qui ne connaît pas la gare de Cognac, a cru que la photographie représentait la gare de quelque modeste village de 500 habitants, tandis que c'est la gare trop modeste d'un riche centre commercial qui contribue puissamment à la richesse générale du pays.

M. Eugène Réveillaud. Et connu dans le monde entier.

M. Cunéo d'Ornano. Il est, en effet, connu dans le monde entier, comme le dit fort bien mon honorable collègue de Saint-Jean d'Angély, et à ce titre il mérite certainement des égards particuliers. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

J'ai donc proposé de nouveau, en juillet dernier, que le crédit alloué aux chemins de fer de l'Etat pour ces gares fût augmenté d'une centaine de mille francs afin de permettre à l'administration les constructions et les travaux qui s'imposent, qui ont été demandés par le conseil général du département, par le conseil d'arrondissement, par la chambre de commerce, par le conseil municipal de Cognac. Depuis de nombreuses années, toutes les assemblées électorales ont fait ressortir à quel point la gare de Cognac est insuffisante, non seulement au point de vue artistique — nous nous consolions d'avoir une gare qui ne fût pas un objet d'art — mais au point de vue du développement des services et de l'intérêt du public.

Depuis quelques années — l'honorable M. Réveillaud le sait comme moi — un nouveau service y a été introduit sans que la gare ait été agrandie au point de vue matériel. Pour le service du chemin de fer qui va de Cognac à Saint-Jean d'Angély, la gare est restée dans ses étroites limites. Aussi bien ai-je proposé ce crédit de 100,000 fr. pour que cette gare puisse être développée, agrandie, complétée.

L'administration a bien voulu me faire savoir que l'étude du dernier amendement, présenté par moi en juillet dernier à l'appui des vœux de tous les corps électifs, l'avait amenée à constater que, en effet, on ne saurait tarder plus longtemps à agrandir et à améliorer les services de cette gare.

D'après les devis dont j'ai eu connaissance, on propose des dépenses qui, je crois, atteindraient à peu près 80 ou 85,000 francs. C'est peu ; cependant, comme il ne faut pas être trop exigeant, je n'insiste pas sur cette différence, étant entendu que les paroles prononcées à la tribune, par l'honorable ministre notamment, sont tellement en faveur du développement commercial de ce réseau qu'évidemment l'administration, une fois en chemin, ne s'arrêtera pas route et complètera l'œuvre.

Je voudrais surtout que ce travail pour la gare de Cognac en ce qui concerne le nouvel accès que nous

demandons sur le boulevard du Commerce, fût effectué sur ces crédits, et non pas aux frais des contribuables de la ville.

Au contraire, il semble résulter d'une lettre que j'ai là, que M. le sous-préfet de Cognac a adressée à un de mes concitoyens, que, pour créer à la gare ce nouvel accès, l'administration du réseau de l'Etat impose une double condition.

D'abord des travaux d'accès évalués à la somme de 4,500 francs, et qui créeraient une entrée nouvelle de la gare sur le boulevard du Commerce pour la commodité de certains quartiers, et notamment du faubourg de Cagouillet, tandis que l'unique entrée actuelle est à l'autre extrémité de la ville ; ces travaux d'accès, dont on reconnaît enfin l'utilité, ne sauraient être payés par la ville ; c'est une charge du réseau. Or, on propose de faire supporter par les contribuables de Cognac l'intégralité de cette dépense ! Première condition inadmissible.

En outre — seconde condition — la ville devrait assumer la moitié des frais annuels de gardiennage et de surveillance de cette entrée nouvelle, frais évalués à seize cents francs ! C'est encore là une condition que le réseau de l'Etat voudrait imposer !

Puisque nous avons cependant un chemin de fer de l'Etat, admettez-vous qu'on en fasse un chemin de fer communal ? Ce n'est pas la ville de Cognac qui doit participer de ses deniers municipaux au développement et aux frais d'exploitation d'une des gares les plus importantes du réseau de l'Etat, la plus féconde en rendements non seulement pour le réseau lui-même, mais pour la nation tout entière. *(Très bien ! très bien !)*

J'espère que M. le ministre des travaux publics et l'administration des chemins de fer de l'Etat voudront bien ne pas insister et renonceront à ces deux conditions inadmissibles, puisque l'utilité de ces travaux est désormais reconnue.

Un mot encore, mes chers collègues, sur une autre question qui intéresse aussi ce réseau. L'honorable M. Bourrat montrait les difficultés de raccordement qui se produisent souvent entre les autres compagnies et le réseau de l'Etat. Ainsi la ville d'Angoulême, qui est tête de ligne du chemin de fer de l'Etat du côté de l'Est, n'a plus de trains pour Cognac et les stations situées au delà, à partir de sept heures quinze minutes du soir ! Voilà donc un chef-lieu de département qui, à partir de sept heures du soir, n'est plus relié par aucun train aux localités situées dans la direction de Cognac et de Saintes. C'est presque invraisemblable ! Tous les voyageurs qui arrivent après sept heures quinze minutes de Paris par Poitiers, de Limoges, de Nontron, de Ribérac, de Bordeaux, et qui voudraient atteindre Cognac ou les villes intermédiaires, Châteauneuf, Saint-Même, Jarnac, sont obligés d'attendre dans cette ville d'Angoulême, qui est un centre important de la région...

M. Mulac. Le séjour y est très agréable. *(Sourires.)*

M. Cuneo d'Ornano. Sans doute, mais peut-être, mon cher collègue, passerait-on plus encore par Angoulême, dont vous êtes le maire attentif, si l'on savait qu'on peut en sortir. Pour éviter de s'éterniser à Angoulême et d'y passer la nuit on prend des détours, on emprunte d'autres lignes, ou bien l'on voyage moins :

Les voyageurs de Limoges, chef-lieu de notre

12^e corps d'armée, s'ils arrivent après sept heures du soir à Angoulême, ne peuvent continuer sur Châteauneuf, Jarnac, Cognac, Saintes. Dans cette direction, il n'y a, je crois, que cinq trains par jour, alors que vous en avez sept ou huit en sens inverse.

En faisant droit à ma demande, vous donneriez satisfaction à la région à laquelle vous vous intéressez, vous rendrez plus fécond le réseau de l'Etat, dont vous faites l'éloge pour l'avenir.

Accordez-nous donc, après sept heures quinze du soir, un train supplémentaire d'Angoulême à Cognac et surtout donnez à cette dernière gare le développement qu'elle attend depuis si longtemps, toutes les assemblées électives de l'arrondissement, le conseil général lui-même l'ayant signalé comme indispensable et urgent.

Je compte, monsieur le ministre, que vous ne vous arrêterez pas à ces premières dépenses et que vous continuerez jusqu'au bout, afin de faire aussi de la gare de Cognac une gare digne du réseau de l'Etat et de cette capitale commerciale d'une des plus fécondes et des plus glorieuses productions françaises. *(Très bien ! très bien !)*

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

M. le ministre des travaux publics. En ce qui concerne la création d'un train supplémentaire d'Angoulême à Cognac, je réponds à M. Cuneo d'Ornano que la question est à l'étude.

L'agrandissement de la gare de Cognac comporte une dépense de 85,000 fr. Ce projet est également à l'instruction et sur le point d'être terminé. Aussitôt que les formalités auront été remplies, les projets seront approuvés. Nous espérons ainsi pouvoir commencer les travaux dans le cours de 1905.

En ce qui touche la demande de subvention adressée à la ville, il ne s'agit pas d'un travail intéressant seulement la gare des marchandises. Il paraît très juste de demander à la ville de Cognac de subventionner ces travaux sinon de les faire en totalité. La sollicitude du ministère des travaux publics s'est exercée avant l'intervention de M. Cuneo d'Ornano, je le dis à la louange du ministre qui m'a précédé. *(Très bien ! très bien ! à gauche.)*

M. Cuneo d'Ornano. Alors depuis plus de vingt-huit ans ? *(On rit.)*

M. le ministre. L'année dernière il a été dépensé, à la gare de Cognac, une somme qui n'est pas inférieure à 100,000 fr. *(Exclamations.)*

M. Couyba. Alors ce n'est pas un coup de Cognac, c'est un coup de Jarnac. *(Rires.)*

M. Cuneo d'Ornano. On va croire que nous sommes des dissipateurs ! Je me borne à prier encore M. le ministre, en le remerciant de ce qu'il vient de me répondre, de vouloir bien faire disparaître du projet de travaux et de dépenses toute collaboration pécuniaire quelconque de la ville.

La ville attend un accès sur le boulevard du Commerce. Ce n'est pas seulement dans l'intérêt des habitants, c'est dans l'intérêt de la gare elle-même qui, n'ayant qu'une entrée et une sortie à l'extrémité de la ville, est gênée dans ses mouvements, tandis que cette sortie sur le boulevard du Commerce facilitera tous les services de la gare elle-même et doit être à la charge du réseau de l'Etat dont nous augmentons la dotation.

" Cela répété, je retire mon amendement puisqu'on

me promet de lui donner une très grande satisfaction. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le président. L'amendement est retiré. Du reste le chapitre a été majoré par la commission du budget depuis le dépôt de votre amendement.

La parole est M. Réveillaud.

M. Eugène Réveillaud. Je demande à présenter quelques observations qui se réfèrent au chapitre 69 du budget des travaux publics. Ces observations se rapportent notamment à la ligne comprise entre Saint-Jean-d'Angély et Saujon par Saintes, ligne qui a été déclarée d'utilité publique par la loi du 1^{er} avril 1901.

Lors de la discussion du budget de l'année dernière, mon collègue et ami M. Lauraine constatait, en la déplorant, la parcimonie, l'avarice, en quelque sorte, avec laquelle la commission du budget avait traité ce chapitre des crédits relatifs à des lignes décidées et qu'il est utile de parachever le plus tôt possible. Au lieu des 14 millions 290,000 fr. qui avaient été primitivement demandés pour l'achèvement des lignes comprises à l'état O de ce chapitre, on avait, sans autre justification que celle qui a été rappelée par l'honorable M. Beauregard — les nécessités financières de l'année dernière — on avait, dis-je, réduit ce crédit à 4,900,000 fr.

Tous les députés de la région intéressée se plaignant de cette réduction, la commission du budget, par l'organe de son rapporteur, l'honorable M. Lhopiteau, promit que l'année suivante — c'est l'année où nous sommes — ces crédits seraient augmentés. Ils l'ont été en effet, je le reconnais avec plaisir. On a donc fait état dans une certaine mesure de nos réclamations.

M. Georges Cochery, président de la Commission du budget. Nous avons accordé tout ce qui était demandé.

M. Eugène Réveillaud. Mon observation s'adresse alors à l'administration des chemins de fer de l'Etat qui n'a pas demandé assez. (*Mouvements divers.*) Elle a demandé un peu plus de 2 millions pour la ligne de Saint-Mariens à Barbezieux !

Nous n'en sommes pas jaloux ; nous sommes très heureux que nos voisins de la Charente soient favorisés ; nous les en félicitons ; mais les 760,000 fr. qui sont donnés à la ligne de Saint-Jean-d'Angély à Saujon sont insuffisants.

Je plaide ici non pas pour un intérêt particulier et régional, mais comme le disait avant-hier notre honorable et sympathique collègue M. Sénac, il s'agit là d'un intérêt général. (*Très bien ! très bien !*)

En effet, cette ligne de Saint-Jean-d'Angély à Saujon ne desservira pas seulement les intérêts des localités intermédiaires de mon arrondissement et des circonscriptions de mes collègues Lauraine, Nicolle et Torchut, elle desservira surtout la grande ligne ; elle favorisera les trains express de Paris à Royan en évitant les accidents comme celui dont a été victime notre collègue M. Cunéo d'Ornano, à Taillebourg, accidents qui tiennent à ce que la ligne originelle de Saint-Jean-d'Angély à Taillebourg n'avait pas été faite pour porter les trains express.

Il s'agit donc d'un intérêt général et non pas seulement d'un intérêt de circonscription. (*Très bien ! très bien !*)

Cette année — je le disais il y a un instant — la part qui a été faite pour la construction du nouveau

mais elle ne s'élève qu'à 760,000 fr. : c'est vous dire que l'attente des populations intéressées sera encore une fois déçue.

Je rappelle à M. le ministre des travaux publics du cabinet Rouvier ce que déclarait à ce propos M. le ministre des travaux publics du cabinet Combes.

« En demandant des crédits plus considérables, disait M. Maruéjols, je ne ferai que continuer une méthode d'administration qui est celle du ministère dont j'ai l'honneur d'être le chef en ce moment. Car vraiment, si le temps n'était pas aussi avancé, il serait très facile de montrer que la situation ne peut pas durer et qu'il faut ou renoncer au réseau d'Etat — ce à quoi personne ne pense — ou qu'il faut le doter de crédits qui lui permettent de vivre et de se développer. »

De nombreux applaudissements accueillirent ces paroles. J'espère que l'honorable ministre des travaux publics d'aujourd'hui aura les mêmes vœux, prendra les mêmes engagements et recueillera les mêmes applaudissements. Il faut, messieurs, dans l'intérêt de l'Etat achever rapidement la structure principale du réseau central de l'Etat. On a trop attermoyé ; il faut aboutir. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Si la direction des chemins de fer de l'Etat n'a demandé qu'un crédit de 760.000 fr. cette année, c'est probablement parce qu'elle n'espérait pas pouvoir obtenir davantage. Mais il y a une autre raison : c'est qu'en l'état de l'instruction on ne pourrait pas dépenser cette année une somme plus forte. Toutefois, l'administration a l'intention de demander l'an prochain que ce crédit soit porté à 1.500.000 fr. (*Très bien ! très bien !*)

M. Eugène Réveillaud. Je remercie M. le ministre de cette déclaration que j'espérais.

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

Je mets aux voix le chapitre 69 au chiffre de 5,700,000 francs.

(Le chapitre 69, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 70. — Travaux et matériel roulant complémentaires du réseau de l'Etat, 10 millions. »

La parole est à M. Savary de Beauregard.

M. Savary de Beauregard. Messieurs, notre collègue M. Bourrat nous a dit tout à l'heure que les régions desservies par le réseau de l'Etat avaient un grand avantage sur celles qui sont desservies par les grandes compagnies, celui de pouvoir faire présenter ici leurs réclamations par leurs représentants. C'est ce mandat que je vais accomplir, aussi brièvement que possible, pour ménager les instants de la Chambre. (*Parlez.*)

Au cours de la discussion du budget de 1903, et à propos de ce même chapitre, j'ai eu l'occasion de montrer à la Chambre combien était insuffisant le crédit affecté aux travaux de toute sorte qui y sont énumérés ; il est vrai que dans le budget de 1903, le crédit affecté à ce chapitre ne dépassait pas 9 millions 200,000 francs, tandis que pour l'année 1903 la somme proposée par la commission s'élève à 10 millions.

Il y a là un effort très louable, que tous ceux qui, comme nous, sont partisans du réseau de l'Etat, sont heureux de constater ; mais cet effort est-il suffisant ? Il nous est permis d'en douter, puisque M. le rap-

porteur, que nous mettons un peu sur la selette aujourd'hui, nous dit lui-même textuellement : « Il paraît évident que l'œuvre entreprise ne pourra encore être conduite avec une grande célérité. »

Messieurs, je ne veux point adresser de critiques mal fondées au réseau de l'Etat, qui dessert nos régions de son mieux ; je tiens au contraire à lui rendre justice. Cependant, je suis bien obligé de dire que nous avons pris, un peu par force, une excellente habitude : nous ne sommes pas exigeants, et la célérité dont parle M. le rapporteur nous est tellement inconnue qu'elle nous surprendrait fort.

Aussi bien, nous n'en demandons pas tant ; nous nous contenterions d'une lenteur un peu moins décourageante dans l'exécution des travaux indispensables que nous réclamons vainement depuis si longtemps.

A l'instant même, M. Cunéo d'Ornano vient de vous présenter des réclamations intéressantes et parfaitement justifiées en faveur de la gare de Cognac. Quant à moi, me faisant l'écho des vœux réitérés de la municipalité thouarsaise, du conseil général et de la Chambre de commerce des Deux-Sèvres, plusieurs fois déjà je me suis plaint ici de l'abandon regrettable dans lequel on laisse la gare si importante de Thouars.

Pourtant, le 28 janvier 1903, répondant à mes observations, l'honorable M. Chapuis, alors rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat, voulait bien me donner un encouragement à l'espoir ; il me faisait même une promesse que je croyais devoir être promptement réalisée. Le fait est que, la même année, sans doute pour nous donner une marque d'intérêt, dans cette gare de Thouars, où il y aurait tout à faire, on se décidait à construire un édifice — oh ! bien modeste, mais bien utile, — je le dis tout bas... des water-closets ! Vous reconnaîtrez que ce n'était pas là une dépense somptuaire. Ils ont même dû coûter fort cher, si j'en juge par le temps qu'on a mis à les bâtir.

Quelque peu rassuré par cette preuve de bonne volonté, l'an dernier je n'ai pas voulu insister, ni fatiguer la Chambre de mes vaines récriminations, d'autant plus que l'honorable M. Lhopiteau, prenant en considération mes réclamations antérieures, voulait bien indiquer dans son rapport les gares de Bressuire et de Thouars comme devant bénéficier d'aménagements nouveaux.

A Bressuire, on n'a rien fait, que je sache. A Thouars, on termine en ce moment quelques bâtiments, très insuffisants, qui permettront peut-être d'installer d'une manière un peu moins défectueuse la consigne et les messageries. On dit même qu'on veut établir dans ces bâtiments des salles d'attente. Ce ne serait pas de trop, car jusqu'ici, malgré l'accroissement constant des voyageurs, nous n'avons à proprement parler, en fait de salle d'attente, qu'un sombre réduit, où la fusion des classes s'opère, je vous assure, dans des conditions fort peu confortables. Comme toutes nos voies sont à découvert, privées de tout abri, les voyageurs s'empilent dans cette unique salle d'attente où, les rares banquettes étant toujours occupées, on est contraint de s'asseoir pêle, mêle, dans les coins ou le long des murs, sur sa valise ou sur son carton à chapeau. Vous parlerai-je du buffet ? Il n'en vaut vraiment pas la peine ; c'est une simple baraque

de planches mal jointes où si l'on étouffe en été il fait bien froid en hiver.

Cependant M. Chapuis m'avait laissé entendre, il y a deux ans, que nous ne tarderions pas à avoir cette marquise abritant les voies que les employés et les voyageurs réclament inutilement depuis tant d'années. Par la pluie, par la neige, par le vent qui souffle avec force sur le plateau élevé et découvert de Thouars, les uns et les autres sont obligés de rester là, sur les voies, exposés à toutes les intempéries, dans l'attente ou pour le service des trains. Quand les voyageurs et les employés se plaignent, on leur répond : Une marquise ? mais vous n'y pensez pas ! C'est que cela coûte cher !

M. Normand. Il y a 10,000 gares dans cette situation.

M. Savary de Beauregard. Peut-être ! mais ces 10,000 gares ne sont pas aussi considérables que celle de Thouars, qui est une des plus importantes du réseau de l'Etat !

M. Cunéo d'Ornano. C'est vrai ! très bien !

M. Savary de Beauregard. Donc, quand nous nous plaignons, on nous répond qu'une marquise coûterait trop cher. Il me semble cependant que la santé des employés et des voyageurs est un bien qu'on ne saurait négliger et que l'Etat exploitant, dont on parlait tout à l'heure, devrait regarder comme un devoir de donner lui-même l'exemple en pareil cas et de s'imposer les sacrifices qu'on ne manquerait pas d'exiger d'une compagnie particulière.

Nous ne sommes pas difficiles ; nous ne sommes pas habitués au luxe, je le répète ; nous n'avons pas de prétentions excessives ; mais nous voulons espérer que les promesses faites seront enfin réalisées !

Encore une fois, nous ne demandons pas de luxe, mais nous nous croyons en droit de réclamer le nécessaire. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics. Je répondrai à l'honorable M. Savary de Beauregard qu'il est prévu, pour la gare de Bressuire, environ 135,000 francs de travaux, dont 62,000 francs pour cette année et 23,800 francs pour l'année prochaine.

Pour la gare de Thouars, il a été dépensé, au cours de 1904, 169,000 francs et il est prévu une dépense supplémentaire de 200,000 francs. (*Mouvements divers.*)

M. Savary de Beauregard se plaint en outre qu'on n'ait pas voulu construire une marquise à Thouars et à Bressuire. C'est exact, mais si on a refusé d'exécuter ces travaux, c'est qu'un projet de hall, couvrant toutes les voies, est en préparation. (*Très bien ! très bien !*)

M. Savary de Beauregard. Je suis heureux de pouvoir aujourd'hui enregistrer les promesses fermes de M. le ministre ; je l'en remercie. Ce qui m'étonne, c'est qu'on ait dépensé tant d'argent à Bressuire et à Thouars, sans que les voyageurs et les employés s'en soient aperçus. Les travaux coûteraient-ils plus cher sur le réseau de l'Etat que sur les autres réseaux ? J'aime à croire que non, et j'espère que l'an prochain je pourrai adresser à M. le ministre des remerciements exempts de toute réserve. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Marc Réville. Messieurs, deux mots seule-

ment. A cette heure avancée de la séance il est bien entendu que je ne veux pas retenir longtemps votre attention. (*Parlez!*)

Cependant, monsieur le ministre, je voudrais, à l'occasion de ce chapitre 70 qui a, l'an dernier déjà, retenu l'attention de la Chambre et provoqué les réponses de votre honorable prédécesseur, vous demander où en est, non seulement au point de vue du réseau de l'Etat, mais d'une façon générale pour toutes les compagnies, la question des voitures automotrices sur rail.

Vous savez — et cela résulte du rapport même de l'honorable M. Beauregard — que « depuis le 4^{er} janvier 1904 le réseau de l'Etat a mis en service deux voitures automobiles système Purrey, comportant un compartiment fourgon, un compartiment de 2^e classe à huit places assises, un compartiment de 3^e classe à seize places et une plate-forme pour douze voyageurs. Ces voitures peuvent, en cas d'affluence, remorquer une ou deux voitures ordinaires et assurer le service dans des conditions très économiques en ce qui concerne la consommation du combustible. »

L'utilisation de ces voitures automotrices préoccupe beaucoup, je n'ai pas besoin de le dire, ceux qui s'occupent de construction de moteurs et d'automobiles et le public. Non seulement elles ont le grand avantage de procurer une économie de combustible, mais encore, à la différence des voitures automobiles sur route, elles ne coûtent pas cher au point de vue de l'entretien des pneumatiques, et elles ne sont pas onéreuses pour les chemins, en ce sens qu'elles ne défoncent pas les routes, comme le font les voitures automobiles routières, qui passent chaque jour sur les mêmes points. En outre, elles procurent une économie de personnel très sensible.

Ces avantages sont certains puisque l'administration des chemins de fer de l'Etat a décidé d'augmenter le nombre des voitures en question. C'est du moins ce qui résulte du rapport de M. Beauregard.

Dans ces conditions, je viens demander à M. le ministre des travaux publics et à M. le commissaire du Gouvernement où en sont les projets qui avaient été annoncés l'an dernier au sujet de ces voitures automotrices.

Vous nous avez dit à ce moment, monsieur le commissaire du Gouvernement, que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée était en train de rédiger son programme à ce point de vue et que dans un délai de trois mois tout au plus...

M. Pérouse, directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Je n'ai pas dit cela.

M. Marc Réville. Vous l'avez dit; j'en suis absolument certain. « D'ici trois mois... » — ce sont vos propres paroles, sinon textuellement pour le reste, du moins ces mots-là sont au *Journal Officiel* — « ...la compagnie pourra nous donner les résultats de son programme et ceux de ses essais. »

M. le directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. Oui, parfaitement.

M. Marc Réville. Vous nous avez annoncé en même temps que la compagnie d'Orléans avait déjà fait des voitures qu'elle allait immédiatement mettre sur rails pour des essais.

Que s'est-il passé depuis cette époque? J'ai eu l'honneur de m'en informer auprès de vous à diverses

reprises; j'ai toujours reçu de fort belles promesses, dont je vous suis très reconnaissant, mais le moindre grain de mil ferait bien mieux mon affaire! C'est qu'en effet je songe aux grands services que des voitures automotrices sur rails pourraient rendre tant sur nos grandes lignes où elles serviraient de véhicules rabatteurs des voyageurs et du trafic, de façon que les grands trains qui ne peuvent s'arrêter qu'aux gares importantes puissent prendre dans les petites stations les voyageurs désireux de faire un parcours prolongé, que sur les petites lignes secondaires où nos compagnies nous donnent des trains, de temps en temps, dans la journée, — si bien que lorsqu'on doit faire 25 kilomètres pour aller d'un chef-lieu de canton consulter un avoué ou demander un renseignement dans une sous-préfecture, on est obligé de partir à huit heures du matin et on ne peut rentrer chez soi qu'à huit heures du soir, parce qu'il n'y a pas de train pour vous ramener du chef-lieu d'arrondissement à votre point de départ dans l'après midi.

S'il y avait des voitures automotrices sur rails et fréquentes, le transport des voyageurs serait grandement facilité, et les compagnies elles-mêmes y trouveraient toute espèce d'avantages, étant donné que ce procédé d'exploitation est beaucoup moins onéreux que les autres.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter du haut de cette tribune pour demander à M. le ministre des travaux publics où en est cette question qui est d'un intérêt capital pour l'industrie des moteurs, pour la facilité des voyageurs et peut-être aussi pour bien des producteurs; car j'espère prochain le jour où l'on utilisera pour les moteurs non seulement la houille noire, mais encore la houille blanche et surtout l'alcool.

Vous savez, messieurs, quels grands efforts ont été faits dans le but d'employer l'alcool pour remplacer l'essence ou la vapeur; vous connaissez les essais accomplis depuis quelques années en vue de ce résultat. Le jour où nous l'obtiendrons, je crois qu'il sera avantageux pour tout le monde d'utiliser, plutôt que des trains lourds actionnés par la vapeur, des voitures automotrices à alcool, et de donner de cette façon à M. le ministre des finances les ressources dont il a besoin plutôt que de les demander à l'alcoolisme dont nous sommes tous ici les adversaires. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. La parole est à M. le directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement.

M. Pérouse, directeur des chemins de fer, commissaire du Gouvernement. La question des voitures automotrices n'a pas sommeillé, contrairement à ce que croit l'honorable M. Réville.

La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a aujourd'hui deux voitures en service régulier sur la ligne d'Alais à L'Ardoise. Les essais sont terminés; ils ont duré longtemps parce que les premières voitures n'ont pas donné entière satisfaction: il a fallu remédier au moteur et à plusieurs organes. La compagnie paraît être arrivée aujourd'hui à un résultat satisfaisant; elle a commandé de nouvelles voitures d'autres systèmes, une voiture automotrice Purrey, une autre du système Serpollet et même des voitures à essence.

La compagnie d'Orléans est entrée dans la même voie; si je suis bien informé, elle aurait déjà deux de

ces voitures en service. Il en est de même sur le réseau de l'Etat, ainsi qu'on vient de le dire.

Nous sommes encore dans la période des tâtonnements et des essais ; il est donc impossible de faire aujourd'hui des commandes en grand. J'espère que prochainement les compagnies pourront faire choix d'un type qui ne leur donnera aucun mécompte et qu'elles développeront beaucoup ce mode de locomotion auquel personnellement j'ai poussé le plus que j'ai pu depuis que j'ai l'honneur d'être au ministère des travaux publics. (*Très bien ! très bien !*)

M. Marc Réville. Je remercie M. le commissaire du Gouvernement des explications qu'il a bien voulu nous donner. Je le prie de continuer à l'industrie des voitures automotrices la sympathie qui leur est due. Il y va d'un intérêt général. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 70 au chiffre de 10 millions.

(Le chapitre 70, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous passons au budget annexé des chemins de fer de l'Etat.

« Chap. 1^{er}. — Direction, 500,570 francs. »

Personne ne demande la parole sur ce chapitre ?... Je le mets aux voix.

(Le chapitre 1^{er}, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Chap. 2. — Dépenses non susceptibles d'évaluation fixe, 37,330,000 francs. »

La parole est à M. Thivrier.

M. Thivrier. Je me fais inscrire sur ce chapitre ; j'aurais plutôt dû prendre la parole dans la discussion générale, car mes observations sont la suite toute naturelle de celles qui ont été développées par M. Messimy.

M. le ministre a bien voulu donner satisfaction à notre collègue en augmentant pour cette année le salaire de certains employés résidant à Paris. Je lui demande d'étendre cette faveur à d'autres employés habitant d'autres grandes villes. Ce n'est pas en effet, seulement à Paris que les frais de la vie sont considérables. Les loyers sont élevés également dans d'autres grandes villes de province ; je citerai notamment la ville de Bordeaux où les agents et employés des chemins de fer de l'Etat ne touchent aucune indemnité. Cela équivaut pour eux à une véritable diminution de salaires. L'Etat n'a pourtant pas pour habitude de ne pas donner d'indemnité à ses employés dans cette grande ville comme dans d'autres : les conducteurs et employés des ponts et chaussées touchent des indemnités de résidence s'élevant à 300 et 400 francs ; les employés des contributions indirectes touchent, eux aussi, pour les mêmes raisons, 100 et 150 francs.

Les compagnies d'Orléans et du Midi elles-mêmes donnent aussi des indemnités à leurs employés. Il est pour le moins surprenant que l'Etat, qui devrait être un patron modèle, se laisse distancer par ces compagnies qui n'ont pas la réputation de faire des largesses immodérées à leur personnel.

Au nom des employés habitant un certain nombre de grandes villes du réseau de l'Etat, de ceux de Bordeaux, où les conditions d'existence sont peut-être plus dures qu'ailleurs, je demande que des indemnités leur soient accordées en raison de l'élévation du prix des loyers, en raison aussi des impôts considérables qu'ils payent, car leur cote personnelle et mobilière croît en proportion de leur loyer.

Je crois qu'il suffit de signaler ce véritable préjudice subi par ces employés pour qu'il soit réparé

l'année prochaine. L'amendement Berthelot ne me permet pas de demander une augmentation de crédit, mais je viens aujourd'hui prendre date, prendre position pour que dans le prochain budget M. le ministre réserve à ses agents du réseau de l'Etat la même faveur qu'aux employés dont a parlé M. Messimy. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême-gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. Je ne puis rien promettre avant d'avoir examiné la situation. Je l'examinerai avec bienveillance. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 2.

(Le chapitre 2, mis aux voix, est adopté.)

« Chap. 3. — Renouvellement du matériel roulant et de l'outillage d'exploitation, 300,000 francs. »

— (Adopté.)

« Chap. 4. — Impôts et assurances, 864,100 fr. »

— (Adopté.)

« Chap. 5. — Dépense des exercices périmés non frappés de déchéance. » (Mémoire.)

« Chap. 6. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 7. — Excédent des recettes sur les dépenses à verser au Trésor, 14,408,330 francs. » — (Adopté.)

M. le président. — Nous avons terminé le budget des travaux publics.

Voix nombreuses. A lundi !

M. le président. On demande le renvoi de la suite de la discussion.

Il n'y a pas d'opposition.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

VII

SÉNAT

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION SÉNATORIALE DES FINANCES,
CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI, adopté par
la Chambre des Députés, portant fixation du
budget général de l'exercice 1905.

PAR M. MONESTIER

Senateur

I

Messieurs,

Quand on examine les grandes lignes du budget de la France, on est frappé par la modicité des

* Cette Commission est composée de MM. Magnin, président ; Edouard Miland, DENOIX, vice-présidents ; Albert Gérard, Monestier, Poincaré, Boudenoot, secrétaires ; Saint-Germain (Oran), Cuvinot, Gustave Denis, Maxime Lecomte, Savary, Gomot, Delobean, Millès-Lacroix, Piettre, Ournac, Ernest Boulanger, Peytral, Charles Prevet, Charles Dupuy, Eugène Lintilhac, Antonin Dubost, Albert Decrais, Franck Chauveau, Deandreis, Richard Waddington.

sommes consacrées à l'entretien et à l'amélioration de l'outillage national.

Le budget total de 1905 atteint 3 milliards 603 millions ; celui du Ministère des Travaux publics ne dépasse pas 227 millions 641.399 francs et ces deux nombres sont dans le rapport de 6,5 à cent.

L'Etat dépense ailleurs 84 millions pour des travaux publics, mais 95 des 227 millions dont il vient d'être question serviront à payer des dettes et pourraient à ce titre tout aussi bien figurer dans le budget du Ministère des Finances.

Le peu d'importance des crédits affectés aux Travaux publics n'est pas spécial au présent exercice ; on le constate depuis un certain nombre d'années et il s'accroît, bien que l'ensemble des dépenses de notre pays soit en augmentation continue.

Ainsi, au fur et à mesure que des sacrifices de plus en plus grands sont demandés aux contribuables, l'Etat dépense des sommes de moins en moins élevées pour le développement des grandes voies de communication qui sont cependant au nombre des instruments à l'aide desquels s'accroît la fortune publique et avec elle le produit des impôts.

Pour mettre cette diminution en pleine lumière, il n'est pas nécessaire de rappeler ce qu'étaient ces crédits il y a vingt-cinq ans alors qu'on les voyait supérieurs de 308 millions. Il suffit de se reporter à dix ans ou même aux seuls derniers exercices.

ANNÉES	BUDGET (en millions)		RAPPORT 0/0
	Total	Ministère des Travaux publics	
1880	3.368.1	324.2	15,3
1896	3.333.3	365.5	10,9
1902	3.602.3	245.2	7
1903	3.528.2	236.8	6,7
1904	3.565.2	229.1	6,4
1905	3.603.5	227.6	6,3

De tels faits prennent une signification particulière quand on les éclaire à l'aide de l'opinion des hommes d'Etat de toutes les nationalités, sur l'influence considérable exercée par les entreprises de travaux publics, sur le développement industriel et commercial d'un grand pays.

Ils sont plus éloquents encore lorsqu'on les compare aux sommes importantes que les autres nations consacrent aux travaux d'utilité publique en vue d'assurer à leurs produits la prééminence sur le marché mondial.

On s'accorde, en effet, à reconnaître que le perfectionnement de l'outillage d'un peuple est la première condition de l'accroissement de sa production, et l'Allemagne a proclamé, par la voix de son empereur, que son essor économique et sa fortune dépendaient de l'achèvement de ses voies navigables.

Tandis que chez nous cette opinion reste spéculative et ne détermine aucune action décisive, chez nos voisins, pour ne parler que de la nation qui nous touche de plus près, elle a été suivie d'effort, grâce à une volonté persévérante que la violente opposition des agrariens n'a pu désarmer.

Certes, notre budget est un des plus considérables

de l'Europe et les charges du contribuable français, déjà bien lourdes, ne sauraient sans danger être augmentées dans la mesure qu'exigerait l'effort à faire pour satisfaire tous les besoins agricoles, industriels et commerciaux.

Loin de nous également la pensée de dénier aux autres dépenses, imputables sur le budget national, le caractère d'utilité que leur ont reconnu les lois en vertu desquelles elles sont faites et qui ont été votées en vue d'assurer la défense de la patrie, l'instruction de ses enfants ou l'amélioration du sort des travailleurs.

Enfin, nous ne saurions oublier qu'une part importante du budget est consacrée à la dette publique ou correspond, tant à la liquidation d'un douloureux passé, qu'à l'exécution des engagements pris par la République lorsque, voulant rendre à la France sa place dans le monde, elle accomplit le prodigieux effort qui restera son éternel honneur.

Toutefois, la nécessité où l'on se trouve d'arrêter l'augmentation des dépenses et l'impossibilité où l'on est d'opérer aucune réduction sur une fraction notable du budget, ne sauraient justifier les solutions consistant à satisfaire les nouveaux besoins qui se manifestent ailleurs en diminuant les modestes crédits alloués en 1901 et 1902 au Ministère des Travaux publics, qui est un organe de production et de défense nationale.

Partout, les questions relatives à l'amélioration de la situation du personnel trouvent à juste titre de chaleureux avocats ; celles concernant les *travaux productifs* sembleraient avoir de moins ardents défenseurs, au sein du Gouvernement et dans les Chambres, si on en jugeait par les crédits affectés aux uns et aux autres.

Il semble cependant qu'on ne devrait ni laisser au-dessous du nécessaire les crédits d'entretien, ni diminuer les sommes précédemment votées en faveur des voies navigables et des ports.

MM. les présidents des Commissions du budget de la Chambre des Députés en 1904 et 1905 ont, de leurs voix autorisées, signalé cette situation en demandant le relèvement des crédits d'entretien du réseau de routes nationales dont nous ne saurions laisser compromettre le bel ordonnancement au moment même où l'automobilisme redonne à ces artères une importance sans cesse grandissante.

Il faut aussi rétablir les crédits destinés aux travaux neufs des rivières, canaux et ports, antérieurement alloués, si on veut exécuter dans les délais convenables le programme restreint adopté en 1903 et ne pas infirmer par la voie budgétaire la loi que la Chambre et le Sénat votèrent à cette époque.

Il serait d'autant plus anormal de retarder la réalisation de cette œuvre qu'elle constitue un salutaire exemple de collaboration de l'Etat et de l'initiative privée, puisque cette dernière fournit la moitié des capitaux nécessaires.

Le temps presse, nos rivaux marchent d'un pas alerte dans la voie que nous suivons avec une certaine lassitude. L'Allemagne va dépenser 428 millions pour établir de grands tronçons du Mittelland Canal, en vue d'assurer à ses produits l'accès des centres de consommations les plus éloignés.

Les sacrifices faits pour l'armée, ceux qui vont à nouveau être consentis pour la marine sont des plus justifiés ; mais les travaux publics, ces puissants fac-

feurs de la guerre économique qui tous les jours, sur tous les points du monde, se poursuit sans trêve ni répit, ne doivent pas voir leurs allocations diminuer quand celles des autres services augmentent.

Puisse le Gouvernement affirmer pareille volonté en mettant un terme aux réductions de crédits signalées et en inscrivant, au projet de budget de 1906, des sommes égales à celles antérieurement allouées. Tel est l'appel qui a paru devoir constituer l'introduction au présent rapport.

II

Budget soumis au Sénat.

Le projet du budget déposé par le Gouvernement à la Chambre des députés s'élève à 280.941.399 fr.
 il est en *diminution* de 752.257
 sur les sommes votées en 1904 qui s'élevaient à 281.693.656 fr.

En dépenses comme en recettes, les prévisions relatives à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat (comprises dans les chiffres ci-dessus) sont de 53.300.000 fr.
 Pour 1904, elles étaient de 32.500.000 fr.
 c'est-à-dire inférieures de 800.000 fr.

Si on les déduit, on trouve pour les sommes affectées au budget des Travaux publics proprement dits :
 Prévisions pour 1905 227.641.399 fr.
 Sommes votées pour 1904 229.493.656
 Différence 1.552.257 fr.

Cette *diminution de plus d'un million et demi* dans les prévisions de dépenses provient des variations de crédits indiquées dans le tableau ci-après :

NUMEROS des chapitres	NATURE DES DÉPENSES	EN PLUS	EN MOINS
		fr.	fr.
1^o SECTION			
Dépenses ordinaires			
§ 1 ^{er} . — <i>Personnel</i>			
9	Personnel des commis des ponts et chaussées et des mines	30.000	»
10	Salaires des agents temporaires et auxiliaires	»	30.000
43	Personnel des gardes-pêche, gardes de navigation, écluseurs, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes et de commerce	»	57.000
16	Frais généraux relatifs au personnel des agents inférieurs de la navigation intérieure des ports et des phares	»	57.000
A Reporter		87.000	87.000

NUMEROS des chapitres	NATURE DES DÉPENSES	EN PLUS	EN MOINS
		fr.	fr.
1^o SECTION			
Dépenses ordinaires			
<i>(Suite)</i>			
Report		87.000	87.000
§ 2. — <i>Travaux</i>			
32	Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires	116.800	»
40 bis (nouveau)	Frais de représentation du Ministère des Travaux publics au Congrès international des chemins de fer de Washington	35.000	»
Totaux		238.800	87.000
Différence en plus		151.800	
2^o SECTION			
Dépenses extraordinaires			
§ 1 ^{er} . — <i>Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat</i>			
43	Remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des rivières, canaux et ports en France	5.943	»
44	Remboursement des avances autres que celles des Compagnies affectées à des travaux de chemins de fer	»	200.000
45	Annuités aux Compagnies de chemins de fer (conventions autres que celles de 1883)	100.000	»
46	Annuités aux Compagnies de chemins de fer (convention de 1883)	1.600.000	»
47	Insuffisance éventuelle des produits des chemins de fer non concédés, etc., etc.	»	95.000
48	Garanties d'intérêt aux chemins de fer français	»	7.000.000
49	Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local, de tramways et d'automobiles	300.000	»
§ 2. — <i>Travaux.</i>			
54	Lacunes des routes nationales et des routes thermales	100.000	»
55	Rectification des routes nationales et des routes départementales du département de la Haute-Savoie	»	225.000
67	Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau d'Etat	330.000	»
69	Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau d'Etat	2.600.000	»
70	Travaux et matériel roulant complémentaire du réseau d'Etat	200.000	»
71	Etudes et travaux du chemin de fer d'Am-Sefra à Igila	1200.000	»
72	Travaux neufs et acquisition du matériel roulant et du mobilier des lignes rachetées à la Compagnie franco-algérienne	380.000	»
Totaux		5.815.943	7.520.000
Dépenses extraordinaires, différence en moins		1.704.057	
Dépenses ordinaires, différence en plus		151.800	
Dépenses totales, différence en moins		1.552.257	

Les dépenses ordinaires sont ainsi sensiblement égales à celles de 1904 et ne présentent avec elles que des différences insignifiantes.

Si l'on tient compte en effet de ce que les augmentations des chapitres 9 et 16 proviennent d'égales réductions faites sur les chapitres 10 et 13 et constituent un simple transfert ;

Si l'on remarque en outre que le chapitre 40 bis (nouveau), relatif au congrès international de Washington, est une dépense spéciale à l'exercice 1905, on voit que la seule modification introduite dans le chiffre des dépenses ordinaires (82.322.470 fr.) consiste dans une augmentation de 116.800 francs du crédit d'entretien des routes et ponts.

Les dépenses extraordinaires accusent au contraire une diminution de 1.704.037 francs provenant en partie des articles 44 à 51 et 66 à 70 qui font l'objet d'un rapport spécial, présenté par l'honorable M. Ournac également chargé de l'examen du budget annexe des chemins de fer de l'Etat.

Quand de leur total (145.419.229 fr.) on déduit les 142.830.000 francs applicables aux travaux de chemins de fer, annuités et garanties d'intérêt compris dans les chapitres et rapport précités, il reste une somme de 32.289.225 francs dont l'examen nous incombe.

Les seules différences constatées dans ses divers éléments sont l'augmentation de 100.000 francs prévue pour les lacunes des routes nationales et la diminution de 225.000 francs relative aux rectifications de cette même catégorie de voies.

La Commission du budget et la Chambre des Députés n'ont apporté que les minimales changements indiqués ci-après aux chiffres proposés par le Gouvernement pour les chapitres faisant l'objet du présent rapport :

Chapitre premier. — (Traitement du Ministre et du personnel de l'Administration centrale.)

Réduction de 7.300 fr.

Chapitre 8. — (Personnel des contrôleurs des mines.)

Réduction de 5.000 fr.

Chapitre 26. — (Secours aux anciens fonctionnaires ou agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc.)

Réduction de 10.000 fr.

Par suite des modifications plus importantes faites aux autres chapitres concernant les chemins de fer, l'ensemble du budget voté par la Chambre s'établit comme il suit :

1^{re} SECTION. — Dépenses ordinaires.

§ 1 ^{re} . — Personnel	} 82.497.870 fr.
§ 2 ^e . — Entretien	

2^e SECTION. — Dépenses extraordinaires.

§ 1 ^{er} . — Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat	} 147.321.229 fr.
§ 2. — Travaux	

Total général 229.819.099 fr.

soit une augmentation de 2.477.700 fr.

sur les propositions du gouvernement qui étaient

inférieures de 1.552.257 francs aux sommes votées pour 1904.

Nous jetterons tout d'abord un regard d'ensemble sur les grandes divisions de ce budget, développerons au sujet de chacune d'elles les considérations générales qu'elles motivent et donnerons les indications de détail à l'occasion de l'examen des chapitres.

III

Considérations générales.

Assimilant le Ministère des Travaux publics à une grande entreprise, on s'est demandé combien il dépensait pour mettre en œuvre les millions que la France lui confie.

Malheureusement, le mode de présentation de son budget rend mal aisée la tâche de ceux qui veulent rapprocher les dépenses du personnel de celles des travaux.

Ainsi s'expliquent les résultats sensationnels mais inexacts des 26 et 27 0 0 indiqués à la tribune, ou dans les documents parlementaires, à la suite de rapprochements d'éléments dissemblables.

Pour rétablir la réalité des faits il convient de rechercher quels sont les crédits des travaux exécutés par le Département des Travaux publics et ceux de son personnel.

A cet effet, on remarque tout d'abord, non sans une désagréable surprise, que sur un budget s'élevant à 227 millions 641.399 francs, moins de la moitié de cette somme, soit 103.289.100 francs, est affectée à des travaux proprement dits, savoir : 53.834.300 francs à des travaux d'entretien et 49.434.800 francs à des travaux neufs.

Le reste correspond à des frais de personnel (28 millions 667.870 francs) et à des dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat (95.684.429 francs) qui, comme leur désignation officielle l'indique, seraient mieux à leur place dans le budget du Ministère des Finances.

Cette remarque est au moins applicable aux crédits inscrits aux chapitres 48, 50, 51, qui n'ont rien de commun avec des travaux et représentent l'exécution d'engagements pris vis-à-vis de Sociétés industrielles qui ont, il est vrai, exécuté des chemins de fer dont bénéficie la communauté, mais avec le concours d'un personnel et de capitaux privés.

Par contre, n'apparaît pas le montant des travaux exécutés par le Ministère des Travaux publics à l'aide des fonds versés par les Compagnies, en exécution des conventions de 1883 ; on se borne à les indiquer « pour mémoire ».

L'article 62 de la loi de finances fixe, en effet, à 67 millions la somme maximum qui pourra être dépensée soit par l'Etat, soit par les Compagnies, à l'aide des fonds avancés au Trésor par ces dernières.

Or, sur cette somme, 12 millions environ seront employés par le Ministère des Travaux publics sur les réseaux d'Orléans et du Midi, et devraient être rappelés à propos du chapitre 68.

En faisant également ressortir les sommes (17 millions 845.000 francs) qui s'ajoutent, à titre de

fonds de concours, à celles inscrites aux chapitres 60, 61, 62, et 64, relatifs à l'amélioration des rivières, canaux et ports, on a une physionomie plus vraie de ce budget ; car, au lieu de chiffres au détail composite, on trouve un ensemble de travaux effectifs s'élevant à 133.134.100 francs et se décomposant de la manière suivante :

Entretien	53.854.300 fr.
Travaux neufs	79.279.800

Certes, si l'Etat ne consacre pas à des travaux les 227 millions figurant au budget de ce Ministère, il y affecte cependant une somme supérieure aux 133 millions ci-dessus indiqués, puisque :

Les Compagnies de chemins de fer dépensent pour lui et à son compte	55.000.000 fr.
Les subventions accordées aux chemins vicinaux s'élèvent à	7.400.000
Celles relatives aux constructions scolaires sont prévues à	10.793.500
Les dépenses de l'hydraulique agricole sont de	2.547.900
et celles concernant les terrains en montagne de	5.009.000
Les travaux de bâtiments civils sont de	2.124.000
et ceux des édifices diocésains de	1.170.000
Ensemble	<u>84.044.400 fr.</u>
Ce qui fait ressortir à	<u>216.763.700 fr.</u>

la somme totale affectée par l'Etat à l'exécution de travaux d'utilité publique par les soins de ses divers Ministères.

On chercherait en vain dans les chapitres du présent budget et dans leurs développements les dépenses de *personnel* employé à l'exécution des 133 millions de travaux faits par le Ministère des Travaux publics, car elles sont mélangées avec d'autres et nulle part on n'en trouve la décomposition.

Les 28.667.870 francs du paragraphe premier relatifs au personnel servent en effet à payer non seulement les agents chargés de l'exécution des travaux et diverses fonctions administratives, mais encore ceux qui consacrent leur temps à la surveillance des mines et au contrôle des Compagnies de chemins de fer. Si on déduit les dépenses de ces derniers services, il reste une somme de 22 millions environ faisant ressortir un rapport de 14 0/0 entre les dépenses du personnel et celles des travaux, chiffre tout différent de celui de 27 0/0 antérieurement cité.

Quant au personnel qui contrôle les Compagnies de chemins de fer, on peut se rendre compte de la relation existant entre les dépenses qu'il détermine et l'importance du rôle qui lui incombe en constatant qu'en dehors des importantes questions de sécurité il exerce son action sur des dépenses s'élevant à 949 millions et coûte lui-même 4.173.000 francs (1), chiffres d'où résulte un rapport de 0,6 0/0. Cette dé-

(1) Cette somme se décompose comme il suit :
a) Services extérieurs 3.683.000 fr.
b) Direction des chemins de fer 390.000
c) Part du Cabinet du Ministre et de la Direction du personnel de la comptabilité dans les dépenses du Contrôle, environ 100.000

pense a d'ailleurs comme large contre-partie les 4.647.800 francs versés par les Compagnies dans les caisses de l'Etat.

Les rapports de 26 et 27 0/0 auxquels des esprits judicieux étaient arrivés, montrent combien dans sa forme actuelle ce budget est difficile à lire, et gagnerait à être mieux présenté.

Les groupements rationnels qui lui donneraient plus de clarté et qui faciliteront l'exposé des considérations générales que nous avons à produire, sont les suivants :

Un premier groupe comprend les chapitres 1 et 2 relatifs aux traitements et frais de voyage du Ministre et du personnel de l'Administration centrale ; il correspond aux frais de direction générale proprement dite.

Vient en second lieu les crédits affectés à l'enseignement technique donné aux Ecoles des ponts et chaussées et des mines (Chap. 4 et 7).

Un troisième groupe comprend les traitements, frais de tournée et frais divers du personnel technique employé à l'exécution des travaux, au contrôle des chemins de fer, à la surveillance des mines, etc., dont les développements du budget devraient donner la décomposition (Chap. 3, 5, 6, 8 à 24 inclus).

Un quatrième correspond aux dépenses diverses du personnel faisant l'objet des chapitres 25 à 28.

Il y a d'autre part les travaux ordinaires ou d'entretien, les travaux extraordinaires ou d'établissement et enfin les dépenses assimilables à des dettes d'Etat.

Dans cet ordre d'idées voici comment se répartissent les crédits du Ministère des Travaux publics :

1^o Personnel.

A. Traitement et frais de voyage et de mission du Ministre et du personnel de l'Administration centrale (chap. 1 et 2)	1.392.000 fr.
B. Enseignement et Ecoles des pont et chaussées et des mines (chap. 4 et 7)	484.000
C. Personnel technique (chap. 3, 5, 6, 8 à 24 inclus)	23.792.900
D. Dépenses diverses (chap. 25 à 28)	998.970
Ensemble	<u>28.667.870</u>

2^o Travaux

E. Travaux d'entretien (chap. 29 à 42)	53.854.300 fr.
F. Travaux neufs exécutés avec les fonds de l'Etat (chap. 54 à 67, 69 à 72)	49.434.800
G. Travaux neufs exécutés à l'aide d'avances ou de fonds de concours (pour ordre)	29.845.000
Ensemble	<u>133.134.100 fr.</u>
H. Dépenses assimilables à des dettes d'Etat (chap. 43 à 53)	<u>95.684.429 fr.</u>

Telles sont les grandes subdivisions que nous examinerons successivement pour donner plus de clarté aux observations générales qui nous restent à produire.

A. — Administration centrale.

Dans le très intéressant rapport qu'il a présenté à la Chambre des Députés sur le budget de 1903, M. Sibille signale les faits suivants :

La loi du 29 décembre 1882, dans le but de mettre un terme aux abus qui se produisaient dans la composition des Administrations centrales des divers Ministères a décidé que le nombre et la répartition de chaque catégorie d'agents y seraient fixés par un décret rendu en Conseil d'Etat, et son article 16 stipule que toute modification devra être préalablement autorisée en la même forme.

Le décret du 3 février 1898, qui règle la composition du personnel de l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics, stipule que « le nombre des rédacteurs et expéditionnaires ne peut dépasser 164 » ; or, il est actuellement de 167.

De plus 4 ingénieurs, non prévus au décret de 1898, ont, en outre de leurs autres services, été adjoints aux trois directeurs et sont cependant entièrement payés sur d'autres fonds que ceux du chapitre premier, malgré les prescriptions de l'article 79 de la loi de finances de l'exercice 1902 d'après lesquelles :

« Les administrations centrales ne peuvent pas com-
» prendre dans leurs cadres des fonctionnaires payés
» sur d'autres chapitres du budget, et aucun fonctionnaire ne doit toucher de traitement différent
» de celui qui est déterminé par la loi budgétaire. »

En conséquence, sans contester l'utilité des fonctionnaires mis en cause, M. Sibille demande que leur situation soit régularisée.

Nous estimons comme lui que l'Administration supérieure, devant donner l'exemple de la légalité qu'elle est chargée de faire observer dans l'ensemble du pays, doit se conformer aux prescriptions des lois de 1882 et 1902, et du décret de 1898.

Nous pensons aussi que la situation des ingénieurs adjoints, incorrecte en droit, est justifiée en fait.

Toutes les économies réelles doivent être soigneusement recherchées et rigoureusement réalisées, mais il importe de ne pas les confondre avec des réductions qui détermineraient ailleurs de bien plus importants suppléments de dépenses effectives.

Ce double principe doit surtout être judicieusement observé quand il s'agit d'un personnel chargé de surveiller de grandes entreprises ayant avec l'Etat des intérêts, communs sur certains points, mais opposés sur d'autres pouvant avoir de sérieuses répercussions sur le budget.

Or l'Administration centrale du Ministère des Travaux publics, comprenant 203 fonctionnaires ou agents, doit non seulement collaborer aux travaux qui se font sur l'ensemble du territoire, mais aussi participer à la surveillance d'importantes Sociétés industrielles dont les services sont si fortement organisés qu'à elles seules les directions des grandes compagnies de chemins de fer disposent de quatre fois plus de personnes (834).

Ce serait donc une erreur que d'assimiler à une économie toutes les réductions du personnel de l'Administration centrale et notamment la suppression des ingénieurs que, depuis longtemps, les directeurs se sont en partie adjoints pour faire examiner sous leurs yeux les questions techniques dont ils sont parfois conduits à compléter personnellement l'étude.

B. — Enseignement aux Ecoles des Ponts et Chaussées et des Mines

Dans une pensée d'économie on a demandé à la Chambre des Députés la fusion ou la réunion des deux Ecoles des ponts et chaussées et des mines.

L'opération consisterait à profiter des installations de l'Ecole des mines pour l'enseignement à donner aux élèves de l'Ecole des ponts et chaussées et à aliéner l'immeuble de la rue des Saints-Pères, sauf à affecter le prix de vente à la construction d'annexes à l'Ecole des mines. Les cours existants dans les deux écoles seraient alors simultanément faits aux deux catégories d'élèves.

Il apparaît tout d'abord que les cours ne sauraient être fusionnés :

Les uns ont des objets différents ; les autres ont bien le même titre, mais sont professés dans des buts dissemblables et doivent également rester distincts.

La législation des mines par exemple, qui est la partie essentielle du cours de droit administratif fait à l'Ecole des mines, est au contraire un accessoire dans celui que suivent les élèves de l'Ecole des ponts et chaussées.

Quant à l'opération consistant à vendre l'immeuble de la rue des Saints-Pères pour le reconstruire en le juxtaposant aux bâtiments de l'Ecole des mines, elle serait sans doute peu profitable au Trésor.

On ne voit donc pas comment l'application de cette idée pourrait augmenter la valeur professionnelle des élèves-ingénieurs ou diminuer les dépenses de l'Etat. Quoi qu'il en soit, elle fera l'objet d'un examen spécial, puisque l'honorable M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, qui l'a dernièrement préconisée cette mesure devant le Sénat, a dit à la Chambre qu'il nommerait une Commission pour en faire l'étude.

C. — Personnel technique.

Les fonctionnaires et agents payés sur les crédits mis à la disposition du Ministère des Travaux publics comprennent les :

Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines (chap. 3 et 6)	4.548.800 fr.
Sous-ingénieurs, conducteurs et contrôleurs des ponts et chaussées et des mines (chap. 5 et 8)	8.275.000
Commis des ponts et chaussées et des mines (chap. 9)	4.027.800
Agents temporaires et auxiliaires du service des ponts et chaussées (chap. 10)	441.100
Officiers et maîtres de port (chap. (12).	384.500
Gardes-pêche, gardes de navigation, éclusiers, pontiers, etc. (chap. 13)	2.678.000
Maîtres et gardiens de phares et fanaux (chap. 15)	46.000
Fonctionnaires et agents du contrôle des chemins de fer (inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires de surveillance administrative, contrôleurs des comptes et contrôleurs du travail) (chap. 18, 19, 20)	1.546.500

Si, à ces diverses sommes, on ajoute les frais généraux :	
du service des ponts et chaussées (chap. 11)	1.332.000
du service de surveillance de la pêche (chap. 14)	16.000
relatifs au personnel des agents inférieurs de la navigation intérieure, des ports et des phares (chap. 16 et 17)	836.000
des services de contrôle et de surveillance des chemins de fer et canaux concédés (chap. 21 et 22)	445.000
de surveillance des mines, minières, carrières et appareils à vapeur (chap. 23 et 24)	540.000
on arrive au total de	<u>25.792.000 fr.</u>

indiqué comme représentant les allocations diverses (traitements, frais fixes, frais de résidence, de tournées, allocations accessoires) touchées par le personnel.

INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Loués par les uns, attaqués par les autres, on a toujours rendu hommage à la probité qui leur a permis de gérer sans défaillance les sommes énormes consacrées à l'exécution des grands travaux publics et à la compétence avec laquelle ils ont établi les grandes voies de communication tant en France qu'à l'étranger.

Leurs traitements, inférieurs à ceux d'un chef ou sous-chef de bureau, n'ont guère provoqué de critiques; mais on leur a reproché de maintenir entre eux les liens d'une camaraderie contractée sur les hauteurs de la montagne Sainte-Genève et de vouloir se réserver exclusivement le titre qu'ils obtiennent au concours à leur sortie des écoles de l'Etat.

Mal qualifié pour formuler des appréciations à leur sujet, nous nous bornerons à verser au débat des faits de nature à éclairer les esprits.

Il existe :

- 29 inspecteurs généraux sortis de l'Ecole polytechnique;
- 129 ingénieurs en chef, dont 2 sont d'anciens conducteurs;
- 179 ingénieurs ordinaires, dont 28 sont d'anciens conducteurs;
- 56 ingénieurs auxiliaires, anciens conducteurs;
- 54 sous-ingénieurs et conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

Ainsi, sur 447 fonctionnaires ayant le titre ou remplissant les fonctions d'ingénieur, 140, soit environ le tiers, sont des conducteurs ou anciens conducteurs.

Rappelons en outre que le Conseil général des ponts et chaussées a proposé en 1881 et en 1891 de reviser la loi de 1850 sur l'organisation du corps, de façon à permettre de donner le titre d'ingénieur des ponts et chaussées aux conducteurs, non seulement à la suite d'examen, mais aussi d'après les services rendus.

Ces simples indications suffisent pour établir que dans la grande famille des travaux publics il n'existe

pas de réelles causes de division, tandis que les sentiments de considération, d'estime et même d'affection réciproques — qui nous ont laissé de si agréables souvenirs — se manifestent du haut en bas de la hiérarchie.

A la Chambre des Députés on a signalé le mode de paiement des ingénieurs qui, en outre de leur traitement, touchent des frais fixes pouvant se décomposer en deux parties : l'une équivalant à leurs frais de bureau, y compris le loyer du local dans lequel il est installé; l'autre constituant une allocation supplémentaire.

On a demandé que cette dernière somme soit ajoutée au traitement qui serait ainsi mis en harmonie avec les besoins de l'époque actuelle sans qu'il en résulte un supplément de dépenses.

Cela atténuerait en outre l'anomalie d'après laquelle l'échelle des traitements n'étant pas continue, les conducteurs voient leurs allocations diminuer quand ils sont promus ingénieurs.

Dans la séance du 13 février 1903, M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a pris à la Chambre des Députés l'engagement de réaliser cette modification.

On a également demandé la spécialisation des ingénieurs dans les diverses branches de leur art.

Sans établir entre les groupes de ces fonctionnaires des barrières infranchissables, qui seraient dans certains cas nuisibles aux intérêts généraux du pays, il est nécessaire que la Direction du personnel s'attache de plus en plus à utiliser chacun d'eux dans la spécialité pour laquelle il est désigné par ses travaux antérieurs ou sa compétence particulière.

SOUS-INGÉNIEURS ET CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Les traitements des conducteurs des ponts et chaussées, qui variaient naguère entre 1.500 et 3.200 francs, suivant leur classe, sont, depuis le décret du 7 novembre 1899, compris entre 2.000 et 4.500 francs.

Ils touchent, en outre, des indemnités de résidence et des allocations spéciales pour frais de bureau, de tournées ou de travail quand ils sont attachés à un service vicinal ou à un contrôle de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways.

Les heures supplémentaires ont été supprimées et ne sont plus payées que dans des circonstances exceptionnelles; toutefois, les conducteurs en résidence à Paris et attachés à un service de bureau reçoivent, en raison des sujétions matérielles résultant des distances plus grandes à franchir, une indemnité de 45 francs par mois.

Les retraites, qui étaient autrefois limitées à la moitié du traitement moyen des six dernières années, peuvent désormais en atteindre les deux tiers.

Les conducteurs ont obtenu, en outre, diverses améliorations morales :

Ceux d'entre eux qui désirent préparer le concours pour le grade d'ingénieur ont la faculté de suivre les cours de l'Ecole des ponts et chaussées tout en continuant à toucher leur traitement.

Au lieu d'être, comme autrefois, de simples agents de renseignements et d'exécution, ils instruisent les affaires au premier degré et signent les rapports où sont consignés leurs avis.

Des conducteurs remplissent les fonctions d'ingé-

nier ordinaire ; ils sont parfois désignés par leurs mérites ou leurs services, mais souvent aussi ce sont des circonstances particulières qui les font choisir par l'Administration qui, à côté des plus capables, est quelquefois amenée à prendre ceux qui, par un long séjour dans un arrondissement et une connaissance particulière de ses besoins, réunissent, dans une certaine mesure, les conditions voulues pour en diriger le service.

Au lieu de laisser ce mode de recrutement au pouvoir discrétionnaire de l'Administration, il y aurait intérêt à le soumettre à des règles fixes, assurant la nomination des plus dignes.

Le titre d'ingénieur auxiliaire a été donné aux sous-ingénieurs de 1^{re} classe remplissant depuis cinq ans les fonctions d'ingénieur, et les conducteurs principaux de 1^{re} et 2^e classe ont pris le titre de sous-ingénieur.

La situation des conducteurs des ponts et chaussées est ainsi notablement différente au point de vue matériel et moral de ce qu'elle était il y a dix ans ; c'est la juste récompense des services rendus par cette bien méritante catégorie de fonctionnaires.

E. — Travaux ordinaires ou entretien

Le paragraphe 2 de la première section relatif aux travaux d'entretien s'élève à 53.854.300 francs ; mais parmi ses chapitres sont éparses des dépenses qu'il y aurait intérêt à grouper, car elles n'ont pas de rapport direct avec ces travaux (1). Si on les déduit on trouve que les crédits affectés à l'entretien proprement dit s'élèvent à 52.916.000 francs,

Ils doivent suffire à maintenir en bon état les ouvrages d'une valeur de 4 milliards 442 millions se décomposant comme il suit :

Routes et ponts	1 600 millions.
Rivières	780 —
Canaux	920 —
Ports maritimes	1 100 —
Phares, fanaux et balises	42 —
Total pareil	4 442 millions.

Le crédit de 52 millions 9 correspond seulement à 1.50 0/0 de cette valeur et ne s'augmente annuellement pas comme elle, car en 1902 il était de 53 millions 008.

Il en résulte une situation délicate notamment pour les routes nationales auxquelles le développement de l'automobilisme donne une importance spéciale. puisque, appelées à assurer les relations rapides entre les régions les plus éloignées, elles jouent en partie le rôle de chemins de fer sans rails.

Si les recensements opérés sur les routes nationales en 1903 ont fait ressortir une augmentation de la circulation, il en est de même sur les voies d'eau.

De 1.964 millions de tonnes kilométriques transportées en 1875 sur 10.770 kilomètres de canaux et rivières canalisées qui existaient à cette époque, on est passé à 4.675 millions de tonnes kilométriques en 1900 sur un réseau de 12.150 kilomètres. Cette énorme augmentation du tonnage des voies navigables a été favorisée par la suppression des taxes de

navigation et par l'exécution du programme de grands travaux conçu en 1879.

Or l'entretien de ces ouvrages étant rendu plus onéreux par le relèvement du prix de la main-d'œuvre et par le développement de la propulsion mécanique, dont on connaît les effets sur les berges, les crédits ne correspondent plus aux besoins.

F. — Travaux neufs

La somme de 29.934.800 francs à employer en 1903 pour l'exécution des travaux neufs est inférieure à celles allouées pour 1901 et 1902 qui étaient de 35 millions 253 ; elle se décompose de la manière suivante :

§ 2 de la 2 ^e section du budget	FONDS DE L'ETAT	AVANCES	ENSEMBLE
	CRÉDITS demandés par le Ministère des Travaux publics	ou fonds de concours	
	fr.	fr.	fr.
Lacunes, rectifications, constructions et réparations extraordinaires des routes et ponts. (Chap. 54 à 58).....	3.700.000	»	3.700.000
Améliorations des rivières (Chap. 60).....	2.697.000	570.000	3.267.000
Etablissement et amélioration des canaux de navigation (Chap. 61).....	10.315.000	1.520.000	11.865.000
Amélioration et extension des ports maritimes (Chap. 62).....	12.693.000	13.855.000	28.548.000
Divers (phares, défense contre les inondations, nivellement général de la France, carte géologique). (Chap. 63 à 66).....	499.800	»	499.800
TOTAUX.....	29.934.800	17.945.000	47.879.800

Lacunes

Les idées de justice distributive qu'il est nécessaire d'appliquer dans la répartition des crédits entre les différentes natures de dépenses et les diverses régions du territoire national paraissent insuffisamment satisfaites quand on constate que 291 kilomètres de routes nationales classées en 1879 et devant coûter 12 millions environ sont encore à construire dans quelques départements pauvres, alors que les autres parties de la France jouissent depuis si longtemps de toutes leurs voies de communication.

Le crédit prévu pour combler ces lacunes étant de 700,000 francs, s'il n'était augmenté, il faudrait dix-sept ans pour tenir les promesses déjà faites aux populations. Il a bien cette année été porté de 600,000 à 700,000 francs, mais en même temps on a réduit de 225,000 francs les sommes affectées aux rectifications.

Notre voix s'ajoute à celle de tous les rapporteurs et Ministres des Travaux publics qui se sont occupés de la question pour demander à M. le Ministre des Finances de consentir, dans le prochain budget, au relèvement de ce crédit.

(1) Chapitres 29, 30, 31, 38, 39, 40.

Voies navigables

La Chambre des Députés et le Sénat ont voté en 1903 pour l'amélioration et le développement des rivières navigables, des canaux et des ports un programme restreint s'élevant à 293 millions, dont 161 à la charge de l'Etat et 132 à fournir par les intéressés.

Au moment de la discussion de cette loi, nous avons évalué à dix ans environ le délai maximum nécessaire pour exécuter les travaux de première urgence qui en font l'objet, en tenant compte des trois années qui devaient être employées à l'achèvement des entreprises en cours.

En 1903, le crédit affecté à ses travaux, qui venait d'être diminué de plusieurs millions, était de 27 millions de francs dont il convenait de déduire 5,000,000 de francs pour les besoins courants du service; il restait donc 22 millions qui régulièrement votés pendant dix ans auraient suffi pour exécuter dans ce délai tous les travaux prévus au programme. Or ce crédit de plus en plus réduit, est de 26 millions pour 1905; nous ne reviendrons pas ici sur ce que nous avons déjà exposé à ce sujet; chacun estimera qu'il importe de ne pas continuer des errements qui tendraient à laisser nos concurrents s'assurer des suprématies que la France doit être en état de revendiquer.

Telles sont les considérations générales dont il a paru utile d'accompagner chacune des huit grandes catégories de dépenses du Ministère des Travaux publics; elles simplifieront les indications de détail que comportent les chapitres de ce budget.

DISCUSSION DU BUDGET DE 1905 POUR LES TRAVAUX PUBLICS

Séance du 3 avril 1905

La parole est à M. Le Cour Grandmaison pour la discussion générale.

M. Le Cour Grandmaison. Messieurs, notre rapporteur général de la commission des finances, M. Antonin Dubost, dans son rapport, constate que d'année en année nos dépenses vont en augmentant. Cela est malheureusement vrai; mais il importe cependant de constater que, si la plupart de nos budgets sont en augmentation, celui des travaux publics est, au contraire, en diminution de plus d'un million et demi, exactement de 4,552,257 fr. Il nous semble cependant que c'est de l'argent bien placé que celui qui est employé aux travaux publics; ce sont des dépenses qui contribuent à la richesse générale.

Il est regrettable de voir que, dans un pays comme la France, dont le budget dépasse 3 milliards et demi, on ne consacre que 227 millions en chiffre rond, exactement 227,641,399 fr., soit 6,50 p. 100 à l'amélioration de l'outillage national.

M. le rapporteur général de la commission des finances. Je vous demande pardon. Il y a là une erreur qu'il ne faudrait pas laisser se répandre. En dehors des crédits inscrits au budget du ministère

des travaux publics, nous exécutons des travaux pour une somme considérable; par exemple, les travaux de chemins de fer qui constituent une dépense extrabudgétaire — ce dont je me plains d'ailleurs — et que l'article 82 du projet de loi de finances, qui vous est soumis, autorise jusqu'à concurrence d'un maximum de 67 millions; tous les travaux d'hydraulique agricole, de restauration et de conservation de terrains en montagne, qui figurent au budget de l'agriculture, et tant d'autres disséminés dans les divers budgets et dont l'énumération serait trop longue pour que je l'entreprenne. Si vous additionnez le tout, vous arrivez à un total de plus de 300 millions, très supérieur à celui que vous venez d'indiquer.

M. Lecour Grandmaison. Mais il y a aussi des dépenses qu'il faut retrancher de cette somme de 227 millions. J'ai relevé, par exemple, 93 millions qui sont incorporés dans le budget des travaux publics et qui représentent le payement de vieilles dettes pour des travaux exécutés il y a longtemps.

Si encore ces sommes étaient suffisantes; mais le Gouvernement lui-même en a reconnu l'insuffisance. Aussi, croyons-nous qu'il eût été très préférable de doter largement tous les services publics, au lieu d'employer nos ressources et nos économies sur certains services — comme par exemple les chemins de fer — pour payer les dépenses qu'exigent les lois nouvelles sur l'enseignement et le développement des exploitations industrielles de l'Etat, guerre et marine.

Comme le disaient M. de Freycinet et M. Baudin: « Les dépenses des travaux publics ne sont pas des dépenses de luxe, mais des dépenses productives au plus haut chef. »

M. de Freycinet, en 1881, défendant son programme déjà attaqué à cause des charges qui en résultaient pour le budget, disait que l'accomplissement d'un grand programme de travaux publics, constitue une source de bénéfices dont on ne peut pas apercevoir immédiatement les éléments mais qui se traduisent peu à peu par l'ascension de la fortune publique.

Réduire les dépenses productives est un véritable contresens, car ainsi que le disait M. Baudin: « Pour procurer des ressources nouvelles au budget, il n'est d'autre moyen que de procurer des ressources nouvelles au pays. »

Qu'un industriel dont le chiffre d'affaires baisse par suite de la concurrence de rivaux mieux organisés, réduise le train luxueux de sa vie privée, rien à cela que de très sage; mais que penser de celui qui, au contraire, déciderait alors de supprimer toute acquisition de machines neuves, toutes améliorations de matériel? C'est pourtant à peu près ce que nous faisons, puisque sur un budget de dépenses de 3 milliards et demi nous n'inscrivons pas même plus de 30 millions de travaux publics neufs.

A tous égards les difficultés budgétaires sont loin d'être un motif suffisant pour justifier le ralentissement et surtout l'ajournement des travaux vraiment utiles, car, comme le disait à la Chambre des députés M. Baudin: « Si un plan de grands travaux est le luxe des périodes heureuses, il est aussi la nécessité des périodes difficiles. »

Le perfectionnement de l'outillage d'un peuple est, comme le fait observer M. Monestier dans son rapport « la première condition d'accroissement de sa production ».

Nous ne voulons pas, et avec raison, rester en

arrière de l'Allemagne pour l'organisation de notre défense nationale en ce qui concerne l'armée et la marine ; aussi nous devons surtout chercher à la suivre et à l'imiter pour nous armer également, nous, pour cette guerre commerciale dans laquelle nous avons à combattre.

Dans un livre très remarquable de M. Maurice Schowb, intitulé *Avant la bataille*, l'auteur explique que « la lutte commerciale est bien une véritable guerre ; elle est même, comme il l'explique, la guerre moderne.

» Nous devons donc chercher à avoir une armée commerciale bien armée, outillée ; son armement doit consister dans ses moyens de transport, les chemins de fer, les canaux, puis les navires à vapeur et à voiles qui lancent au loin nos marchandises, nos projectiles commerciaux.

» De même, nos ports maritimes, par où sortent nos marchandises, ont leur existence intimement liée à celle des grandes villes industrielles de l'intérieur et réciproquement.

» C'est une solidarité étroite, complète, absolue entre les moyens de production et les instruments de transport qui justifie le nom d'outillage national adopté dans le dernier programme de travaux publics. »

En décembre dernier, le Parlement a voté un programme de travaux publics de 84 millions ; mais devons-nous nous arrêter là lorsque nous voyons l'Allemagne consacrer, ces temps derniers, 428 millions à perfectionner et augmenter son outillage.

J'ai été à même de constater sur place les efforts opiniâtres de nos voisins, cherchant à conquérir sur le marché du monde une place de plus en plus large, cherchant sous la tutelle prévoyante des pouvoirs publics à réaliser de nouveaux progrès en associant plus étroitement les différents facteurs de la prospérité nationale.

Tous les Etats du monde veulent conquérir l'indépendance économique en tirant de leur sol la plus grande quantité possible de produits nécessaires à leur vie et au développement de leur industrie.

Il faut donc que, nous aussi, nous obtenions une production plus abondante de notre agriculture et de notre industrie, un trafic plus actif de notre commerce, que nous possédions une marine marchande. (*Très bien ! à droite.*)

Si nous examinons les efforts faits par nos voisins, nous voyons dans un livre de M. Abel Durand intitulé : *La politique à l'égard des ports maritimes sous la troisième République*, qu'à Hambourg, de 1880 à 1897, il a été dépensé pour l'amélioration du port 297 millions et demi ; en 1897, on a décidé un ensemble de travaux estimés à 30 millions.

A Brême, dépenses de plus de 150 millions dont 100 millions depuis 1885.

Dans les Pays-Bas, le canal d'Amsterdam à la mer a coûté plus de 150 millions.

Une nouvelle voie d'accès de Rotterdam à la mer a coûté 98,206,000 fr.

De 1890 à 1900, Rotterdam a dépensé 62,503,000 francs pour l'amélioration de son port et des travaux très importants sont encore en cours d'exécution.

A Anvers, de 1880 à 1897, on a dépensé 124 millions dont 70 millions pour l'Escaut ; on va y dépenser 100 millions pour rectifier le cours de l'Escaut en aval d'A...

Pour le port d'Heyst et le canal de Bruges on va dépenser 41,545,000 fr.

A Gènes, de 1880 à 1897, on a fait pour 65 millions de travaux et la loi de 1903 qui a placé ce grand port sous un régime nouveau va marquer le départ de nouveaux efforts dont Marseille subira fatalement le contre-coup.

L'infériorité de la dotation attribuée à nos grands ports en regard de ces chiffres est tellement évidente qu'on s'explique qu'ils n'aient pu supporter la concurrence.

Et nous, en France, ne ferons-nous rien de plus ?

Nous croyons donc que la réalisation et la continuation d'un vaste programme de travaux publics peuvent seules nous soutenir et nous aider à vaincre dans cette lutte ardente.

Nous devons nous efforcer de chercher à accroître par tous les moyens possibles notre production, et la plus sûre manière d'y parvenir est de faciliter et d'étendre la circulation commerciale. Il faut fabriquer beaucoup pour fabriquer économiquement.

Le prix des transports est un des éléments les plus importants et qui mérite que nous y apportions tous nos efforts.

Depuis 1844 le prix du transport des marchandises en petite vitesse est tombé de 7 centimes la tonne kilométrique à 47 millimes en moyenne.

Le prix par mer a baissé dans des proportions bien plus considérables : de 333 fr. la tonne de Marseille en Chine, il est tombé aujourd'hui à 70 fr. et encore il est descendu à 35 fr. pour des lots importants.

La nécessité de réaliser dans l'intérieur de la France le transport à bon marché est donc plus impérieuse que jamais. Les Allemands calculent que les frais de transport augmentent de 30 p. 100 le prix de revient de la production nationale.

Les Anglais comptent seulement 15 p. 100 ; aux Etats-Unis il est bien moindre.

En France, malheureusement nos frais de transport dépassent de beaucoup ceux de nos voisins. Aussi voyons-nous les marchandises françaises souvent aller s'embarquer dans des ports étrangers.

On en a cité un exemple bien frappant et que je me permettrai de rappeler au Sénat.

Un de nos ambassadeurs à Constantinople, recevant par deux fois des caisses de vin de Champagne, de Reims, fut surpris de les voir lui parvenir par navire allemand et par les ports d'Anvers et Hambourg. Il voulut s'en rendre compte et constata non sans surprise que le seul transport de Reims à Marseille était supérieur à celui de Reims à Constantinople par Anvers et Hambourg.

Il y a donc lieu de reviser ce code si compliqué des tarifs de chemins de fer, code renfermant tant de pages, tant de tarifs si divers où il est si difficile de se reconnaître, livre qui pèse environ 10 kilogr.

Il ne suffit pas d'avoir doté la France de nombreuses voies ferrées, qu'on augmente chaque jour, il faut que ces lignes ferrées puissent nous servir à drainer toutes les marchandises fabriquées en France vers nos ports et réciproquement, au lieu de servir à alimenter les ports étrangers. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

Il n'y a pas seulement que les chemins de fer pour transporter nos produits, les marchandises lourdes, pondéreuses, de peu de valeur et qui sont les plus

marchande, il y a aussi la voie d'eau, voie bien moins coûteuse, et indispensable si nous voulons exporter et importer.

Le port de Dunkerque démontre par ses progrès rapides combien la fortune d'un port dépend de ses communications avec le marché de l'intérieur. Le port va encore profiter de l'amélioration des canaux du Nord et de l'Est. Il est regrettable que l'important et riche bassin de Longwy n'ait pas été compris dans le programme voté, c'est une lacune qu'il faudra nécessairement combler.

Il est également indispensable de s'occuper sans retard de la continuation de la mise en navigabilité de la Loire, si nous ne nous voulons pas, au moment où Panama sera ouvert à la navigation, voir tout ce tonnage s'en aller chez nos voisins. On prétend qu'il n'y a pas de fret en France. Il est certain qu'actuellement il y en a peu, mais nous devrions au moins nous appliquer à empêcher nos marchandises de sortir de France pour aller s'embarquer dans des ports étrangers. (*Politique française à l'égard des ports.* M. Abel Durand, page 43).

L'insuffisance de nos voies de communication intérieures ne nous permet pas d'atteindre ce résultat.

Partout nous trouvons une longue doléance sur les tarifs de chemins de fer et les lacunes de notre réseau navigable, soit qu'on parcoure les enquêtes parlementaires de 1870 jusqu'en 1890, soit qu'on consulte l'enquête sur les voies de communication en 1882, l'enquête sur les ports du Nord et de la Manche en 1891 et l'enquête de la commission parlementaire sur la marine marchande.

M. Monestier dans son rapport dit : « Partout les questions relatives à l'amélioration de la situation du personnel trouvent à juste titre de chaleureux avocats ; celles concernant les travaux productifs semblent avoir de moins ardents défenseurs, au sein du Gouvernement, dans les Chambres, si on en jugeait par les crédits affectés aux uns et aux autres. »

Il semble cependant qu'on ne devrait pas laisser au-dessous du nécessaire les crédits d'entretien, ni diminuer les sommes précédemment votées en faveur des voies navigables et des ports.

Il est grand temps d'agir.

M. Pélletan, en 1889, disait à la Chambre des députés : « Il faudra augmenter nos crédits pour cette guerre de concurrence économique ouverte aujourd'hui entre toutes les nations, guerre continuelle, des résultats de laquelle l'existence et la fortune d'un peuple dépendent plus encore qu'elles ne dépendent d'une bataille perdue dans des guerres extérieures, parce qu'une bataille se répare et que la ruine économique ne se répare pas. »

Qu'avons-nous fait depuis cette époque ?

Il reste maintenant à parler de l'organisation des ports et de la nécessité dans l'état actuel de nos budgets d'une réforme profonde dans le régime administratif et financier auquel ils sont soumis en France.

Cela ne saurait être douteux pour les esprits qui se sont laissé instruire par l'expérience des dernières années et qui ont ajouté à cet enseignement la leçon non moins démonstrative de la prospérité atteinte par nos concurrents sous des régions en opposition avec la nôtre.

Alors que les ports étrangers, dégagés de toute

entrave, prenaient dans la liberté de leur essor, un magnifique développement, nous en avons été réduits à pratiquer une politique d'expédients.

Vainement d'ailleurs nos hommes d'Etat se sont ingéniés à remédier aux vices du système que la législation en vigueur leur imposait, ce système suranné est aujourd'hui condamné par les faits, plus encore que par les principes de la science économique.

Si nous n'osons pas dire que les résultats obtenus sont au-dessous des efforts dépensés, du moins l'infériorité de nos établissements maritimes par rapport à ceux de nos rivaux ne peut-elle malheureusement pour nous être sujette à contestation. La décadence complète est à craindre, si nous n'avons pas l'énergie d'en supprimer la cause fondamentale, au lieu de nous borner à des palliatifs.

Cette cause n'est pas difficile à découvrir, et on aperçoit qu'elle tient tout d'abord à ce que nous avons autrefois disséminé nos forces sur un nombre excessif de ports, sans avoir égard à leur importance économique respective, de sorte que nos grands ports, ceux qui ont à soutenir la concurrence internationale, n'ont été qu'insuffisamment pourvus. (*Abel Durand, la Politique française à l'égard des ports.*)

Après avoir conçu un programme grandiose et ouvert de nombreux chantiers pour le réaliser, nous n'avons pu soutenir nos efforts lorsque les obstacles sont apparus. Les travaux commencés ont traîné pendant dix, quinze ans et même vingt ans en dépit des frais généraux entraînés par ce retard, en dépit de la charge des intérêts et au risque de produire des ouvrages démodés au moment même de leur achèvement.

En termes généraux, c'est que le poids très lourd des dépenses, mais plus encore les règlements administratifs nous rendent incapables de répondre à l'urgence des besoins qui se multiplient et se renouvellent sans cesse à une époque où l'intensité de la vie économique se développe avec une rapidité presque déconcertante, où le commerce réclame des facilités de jour en jour plus grandes, où la technique dans toutes les branches du travail, fait des progrès qui tiennent du prodige.

« En Allemagne — écrit M. Richard de Kauffmann, économiste — nous sommes des conservateurs sur le terrain de la politique constitutionnelle, mais des révolutionnaires dans les questions d'économie politique ; en France, au contraire, on est révolutionnaire en politique, mais on est conservateur sur le terrain économique. »

M. Gauthier, ministre des travaux publics. M. de Freycinet a été un grand révolutionnaire, il me semble.

M. Le Cour Grandmaison. Il l'a été au commencement. Mais c'est sur l'organisation de nos grands ports et non sur les travaux qui y ont été effectués que je parle en ce moment. Ce que je critique, c'est la manière dont ces travaux sont effectués, c'est l'organisation du travail.

Les ports maritimes faisant partie intégrale de l'outillage commercial, il faudrait appliquer à leur exploitation, comme à toute exploitation commerciale, des formes simples et souples qui laissent la voie libre à l'esprit d'initiative et permettent une prompte et facile adaptation à toutes les exigences de l'heure et de la situation.

Nous continuons au contraire à les soumettre aux subtilités plus ou moins hors de propos accumulées pendant plusieurs générations par une administration savante dont les incroyables lenteurs sont passées à l'état de proverbe.

Enfin nous avons méconnu dans les détails les règles de l'économie dont nous avons l'obligation rigoureuse de ne pas nous départir et cela de deux manières particulièrement frappantes : d'une part en faisant de véritables travaux d'art là où des ouvrages plus modestes eussent rempli le même but, d'autre part, ces travaux achevés, en négligeant leur entretien — canal de Saint-Ouen au Berry (Montluçon).

Ces fautes ne sont pas tant le fait des hommes au pouvoir que le produit fatal du régime de centralisation à outrance qui sévit chez nous et dont l'organisation des ports maritimes n'est qu'un des aspects les plus funestes.

Si nous avons ainsi autrefois éparpillé nos forces et affaibli notre puissance d'action, c'est que les travaux publics sont alimentés par la caisse de l'Etat qui est la bourse commune du pays et il s'établit dans la nation et chez les représentants même de l'Etat le préjugé que toutes les parties du territoire, quelles que soient leur population, leur industrie, la richesse ou la misère de leur sol, ont un droit égal à l'exécution de ces travaux.

Le programme de 1879 en est un exemple frappant. Si jusqu'ici il n'y a pas eu dans l'exécution des entreprises commencées, la régulière continuité d'efforts que tant de motifs rendaient nécessaire, c'est que les pouvoirs publics sont sans cesse sollicités par des entreprises nouvelles et surtout que tous les travaux, bien que déclarés d'utilité publique par une loi spéciale, et bien qu'en cours d'exécution, sont, chaque année, remis en question lors de la discussion du budget.

M. Leroy-Beaulieu disait : « Ces débats annuels deviennent dangereux pour les crédits les plus justifiés en raison des fluctuations de la politique parlementaire et parce que ceux-là mêmes qui sont les plus acharnés à tirer sur le Trésor sont dominés par cette formule devenue de style dans les professions de foi électorales, comme dans les programmes ministériels : « Ni emprunt, ni impôts nouveaux. »

Si les règles administratives auxquelles est soumise la gestion des ports maritimes sont en opposition complète avec le rôle économique de ceux-ci, c'est que le pouvoir de décision étant concentré entre les mains de l'autorité supérieure, il faut pour obtenir la moindre amélioration remonter toute la filière en luttant contre l'inertie instinctive des bureaux.

Cette concentration n'a même pas pour résultat l'unité de direction ; les ports maritimes ressortent à la fois de cinq ministères :

1° Travaux publics, pour la construction et l'entretien des ouvrages, les voies ferrées et même la police du port ;

2° Commerce, pour l'outillage et les services exploités par les chambres de commerce ;

3° Marine, pour le pilotage ;

4° Intérieur, pour les services sanitaires ;

5° Finances, pour les taxes de toute nature et sans qu'il y ait sur place entre les différents services aucun lien permanent, pour l'action commune, mais une juxtaposition dans laquelle ils sont trop souvent exposés à se contrecarrer mutuellement.

L'indépendance relative qui appartient à la direction des chemins de fer de l'Etat ne se rencontre pas ici et je vous étonnerai en vous disant que pour établir une grue nouvelle sur un quai il est nécessaire d'avoir un décret du Président de la République.

Si l'Etat s'est attiré parfois le reproche d'avoir introduit dans les ports un luxe inutile, c'est que par nature il aime à faire grand et beau, tandis que l'unique qualité exigée pour l'outillage commercial est d'être pratique.

Si, d'autre part, les ports sont mal entretenus, c'est que les charges multiples qui pèsent sur l'Etat l'induisent à des économies ruineuses.

Les économies que l'on pourrait faire seraient de réduire le personnel occasionné par la centralisation à Paris, qui nécessite sur place des services locaux se superposant à la direction centrale.

Le régime administratif des ports de commerce en France — pour en synthétiser les vices essentiels — est incompatible avec le progrès économique. Il concentre toute l'autorité en haut lieu, là où la responsabilité ne peut être que fictive. La responsabilité réelle ne peut exister que sur place, là où on est sans cesse tenu en haleine par un agent incomparable, l'intérêt personnel.

Je vous ai signalé les défauts du système actuel et je voudrais vous montrer sur quelles bases devrait être opérée la réforme qui de toute évidence devra être dirigée vers l'autonomie des ports.

La nécessité a déjà fait effectuer dans ce sens un pas considérable.

Le budget de l'Etat ne pouvant plus faire face aux dépenses qui grossissent à mesure que s'accroissent les dimensions des navires, il a fallu faire appel à des contributions locales et, depuis vingt ans, cette pratique s'est étendue de plus en plus.

Dans la loi du 22 décembre 1903, ces contributions ont atteint de 50 à 78 p. 100.

Aussi nous reconnaissons que le programme Baudin échappe à certaines critiques que nous avons formulées au début et qui s'élèvent si justement contre le programme Freycinet. Nos grands ports y sont seuls compris et aujourd'hui les sacrifices des intérêts indispensables pour la déclaration d'utilité publique, garantissent l'utilité réelle des travaux.

Ce concours financier, malgré toute l'importance qu'il procure à l'Etat, n'a pas cependant fait disparaître les retards qui constituent des griefs que nous vous signalons.

Il arrive que l'Etat, après avoir demandé aux corps locaux la participation pécuniaire, ne verse rien pendant les premières années sur la part dont il a conservé la charge. Les entreprises sont alimentées presque exclusivement au moyen de fonds versés par les intéressés.

Lorsque ceux-ci ont complètement rempli leurs engagements, les travaux sont inachevés et comme le Trésor doit seul fournir à leur achèvement, ce retard est prolongé par les insuffisances budgétaires et toutes les vicissitudes de la politique, qui empêchent l'Etat de mener avec la régularité désirable une entreprise de longue haleine.

En restant sur le terrain des considérations d'ordre budgétaire, la nécessité d'une prompt exécution des travaux appelle donc, à elle seule, une réforme.

M. Yves Guyot, ancien ministre des travaux publics, écrivait :

« L'Etat ne peut faire quelque chose qu'à la condition d'être lié par un contrat. Il faut qu'il s'oblige à l'égard d'un tiers qui le protège contre ses propres retours et les changements de direction qui peuvent résulter des hasards de la politique. »

Pour soustraire un service ou une entreprise quelconque au pouvoir absolu et hors de discussion qui appartient aux Chambres dans la fixation des crédits annuels et qui est la cause occasionnelle des retards, il faut que ce service ou cette entreprise soit représentée par une personne envers laquelle l'Etat soit lié par un engagement formel.

Etant donnée la proportion déjà atteinte en fait par les contributions des intéressés, toutes les objections que M. Colson invoquait en 1882, se retournent aujourd'hui contre lui. « On ne peut songer évidemment, écrivait l'éminent ingénieur dans son rapport sur l'administration des ports, à enlever au Gouvernement la direction des travaux faits sur les fonds du budget. Puisque maintenant les intéressés supportent la part la plus considérable des dépenses, ne serait-il pas équitable de transformer la législation en vigueur pour leur attribuer sur l'emploi de leurs capitaux un pouvoir de direction, que cette législation dans son état actuel, ne leur reconnaît pour ainsi dire pas ? »

Sans doute la participation financière de l'Etat a pour corollaire l'intervention du pouvoir législatif, occasion de beaucoup d'abus. Il serait cependant possible de supprimer plusieurs de ceux par lesquels nous avons vu troubler la sage répartition des fonds du Trésor public. La loi espagnole du 7 mai 1880 et les lois italiennes des 6 juillet 1884 et 2 avril 1885 fournissent à cet égard l'indication d'une solution. Elles ont pour objet de diviser les ports de commerce d'après l'importance de leurs trafics, en catégories et de déterminer pour chacune, d'une manière fixe, la quotité d'après laquelle l'Etat, les provinces et les communes supportent les charges du port.

Le pouvoir législatif n'exercerait plus effectivement son action que dans l'acte déclaratif d'utilité publique. Il fixerait dans cet acte le chiffre de la contribution de l'Etat et le montant des annuités suivant lequel serait effectué le paiement avec la régularité d'une dette d'Etat.

Le rôle principal passerait aux mains des intéressés qui présentement versent leur contribution à l'Etat, et cela supprimerait le plus funeste des retards imputable au régime actuel, le retard dans l'exécution des travaux.

Enfin nous ajouterons que la participation financière de l'Etat n'est nullement incompatible — quoi qu'en ait écrit M. Aimond dans son rapport sur l'outillage national — avec une simplification très réelle des règles administratives, accommodant l'exploitation des ports au caractère commercial de service. L'Etat n'accorde-t-il pas tous les jours une subvention pour la construction de chemins de fer ou de chemins vicinaux, aux départements et aux communes ?

Les routes, d'après le décret du 16 décembre 1841 et la loi du 21 mai 1836, se divisent en routes nationales, départementales, de grande communication, d'intérêt commun ou ordinaires, et sont rattachées suivant ces catégories à l'Etat, aux départements, aux communes.

Un système analogue a été suivi dans les premières conventions avec les compagnies de chemins de fer et nous le voyons aujourd'hui renaître avec le dévelop-

pement des chemins de fer d'intérêt local régis par la loi du 11 juin 1880. Reste la question de savoir à quelle autorité locale confier l'administration des ports maritimes. Est-ce aux municipalités, chambres de commerce, ou conseils généraux ?

Ainsi que l'écrivait M. Félix Faure dans l'exposé des motifs de la loi du 21 avril 1886 : « A chacun son rôle : celui des municipalités consiste à administrer les affaires de la cité et il serait exorbitant de demander aux conseillers municipaux la compétence industrielle et commerciale qu'exige l'administration d'un port. »

Nous avons connaissance qu'à Anvers et dans plusieurs ports anglais appartenant aux villes, certains projets d'amélioration n'ont pas été sans rencontrer une assez vive résistance, au sein même des conseils municipaux par hostilité contre le progrès lui-même qui faisait tort à la main-d'œuvre ouvrière.

Les mêmes observations s'appliquent aux conseils généraux.

Les chambres de commerce, qui réunissent les représentants du commerce et de la marine, lesquels sont souvent les principaux exploitants de l'outillage des quais et apportent depuis longtemps un concours financier très actif, semblent mieux désignés pour cette nouvelle attribution, qui serait l'extension naturelle du rôle qu'elles remplissent actuellement.

Toutefois en l'état actuel de la législation qui les régit et leur conserve dans ses lignes essentielles leur caractère primitif de corps consultatifs, elles ne présentent qu'une aptitude imparfaite à la fonction qu'il y aurait lieu de créer.

Sans parler de la tutelle administrative à laquelle elles sont soumises, elles sont surtout liées très étroitement par les règles qui limitent singulièrement leurs pouvoirs au point de vue financier.

Nous pensons donc qu'il serait préférable de créer de toutes pièces un organe nouveau en s'inspirant de l'exemple qui nous est donné par la Belgique pour les ports de Bruges et de Bruxelles et par l'Italie avec le port de Gènes. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs*).

Sans entrer dans de grands détails nous pouvons montrer que l'idée commune qui a dirigé nos voisins du Nord et du Midi a été d'attribuer à tous ceux qui supportent la dépense une part dans la direction.

Leur régime administratif se trouve ainsi en parfaite harmonie avec le régime financier, tous les intéressés acquérant un droit réel sur la chose créée avec leur concours et devenant ainsi l'œuvre commune.

Depuis 1886, on n'a cessé de réclamer.

MM. Félix Faure et Jules Siegfried, le 21 avril 1886, proposaient la réorganisation de la représentation industrielle et commerciale et l'extension des attributions des chambres de commerce ;

En 1887, M. Charles Le Cour, lors de la discussion du budget des travaux publics, demandait à la Chambre des députés de voter sans retard les projets de réforme des chambres de commerce ;

En 1888, il réclamait à nouveau et insistait pour qu'on s'engageât résolument dans la voie des réformes économiques.

Enfin, en 1888, M. Monis proposait à la commission du budget de supprimer les chapitres des crédits destinés aux ports pour obliger l'administration à aboutir à la réforme réclamée.

La proposition Le Cour, renouvelée le 3 décembre 1889, n'a jamais été examinée.

Depuis, M. Teisserenc de Bort, au Sénat, et M. Ferrand à la Chambre des députés, lors de la discussion des travaux publics le 1^{er} février 1899 ; le comte d'Agoult, lors de la discussion du projet Baudin ; puis MM. Brindeau et Rispal, intervinrent sans plus de succès.

En février 1903, le deuxième congrès national des travaux publics a émis le vœu suivant :

« Dans le but d'imprimer une activité désirable et soutenue à l'exécution des grands travaux reconnus indispensables qui ne doivent pas souffrir des insuffisances budgétaires, le congrès émet l'avis que l'Etat pourrait, dans certains cas, concéder la construction et l'exploitation des ports maritimes et fluviaux, ainsi que des canaux, à des villes, communes, départements, chambres de commerce ou fédération de villes, communes, et, à cet effet, invite les pouvoirs publics à examiner cette question, afin de lui donner une solution pratique. »

Plus que jamais il nous semble indispensable de revenir à ces idées, l'acte qui créera enfin l'autonomie administrative des ports devra éviter de les soumettre tous à un régime absolument uniforme et il devra soustraire à la nécessité d'une homologation par le pouvoir central la plupart des actes de gestion du futur consortium. (*Très bien ! à droite.*)

Nous n'ignorons pas qu'il faudra vaincre deux des tendances les plus enracinées de nos Assemblées parlementaires et même de notre caractère national ; mais c'est cependant indispensable, sinon il n'y aurait rien de changé dans le régime des ports qu'un rouage de plus à ceux qui existent déjà.

En effet, il est de toute évidence qu'un type uniforme de consortium ne peut convenir à tous les ports et qu'on ne peut traiter de même un grand port en relations constantes avec l'étranger comme Marseille, Dunkerque ou un port secondaire comme Lorient et un port presque uniquement affecté à la pêche comme les Sables d'Olonne.

La loi devra donc se borner à déterminer les grandes lignes du nouveau régime, en laissant le soin à des règlements d'administration publique de fixer, pour chaque port, les conditions d'application de ce régime.

L'autonomie une fois instituée, il faudra, pour qu'elle ne soit pas un vain mot, que le syndicat placé à la tête du port jouisse d'une réelle indépendance et par conséquent dans la limite des ressources dont il dispose également et qui proviendront tant des subventions des participants que des taxes dont la concession lui aura été concédée, ait toute liberté pour entretenir, augmenter et même modifier les installations du port, sans avoir besoin d'une autorisation de l'administration.

Le contrôle de l'Etat s'exercera normalement par la présence de ses représentants dans le consortium ; il pourra seulement être fortifié en attribuant le droit de veto au pouvoir central, lorsqu'une mesure décidée serait de nature à porter atteinte à l'intérêt général.

Ce qu'il importe, c'est de plier l'administration des ports aux exigences multiples et sans cesse renouvelées du commerce, c'est de supprimer un régime suranné dont l'expansion économique des nations modernes ne peut supporter les entraves. Nous établirons ainsi la régularité dans nos budgets, dans nos dépenses.

Depuis 1883, il n'est pas d'année qu'on n'ait répété les promesses d'un avenir meilleur et il est temps d'en voir la réalisation.

M. Salis, en 1887, dans un rapport fait à la Chambre des députés au nom de la commission du budget, disait :

« L'introduction dans nos ports de France d'un système reposant sur la décentralisation et la diffusion des pouvoirs publics, sur une attribution et une initiative plus importante de nos corps délibérants consulaires, de nos chambres de commerce, sur leur intention directe et absolue dans toutes les graves questions maritimes, industrielles et commerciales présenterait d'immenses avantages. »

Si nous voulons améliorer nos ports, donner plus d'essor et d'activité au commerce extérieur trop limité, faire cesser une prépondérance étrangère nuisible à nos intérêts, relever en un mot notre marine marchande et nos ports de commerce, il importe de se débarrasser au plus vite des errements du passé, et de permettre à ces corporations de s'ériger en syndicats de défense maritime et commerciale, de former des commissions locales pareilles à celles qui fonctionnent chez nos voisins et qui, débarrassées de la lourde et puissante tutelle du conseil général des ports et chaussées, sauvegarderaient les intérêts de leurs ports et en assureraient la grandeur et l'avenir.

En effet, nulle part peut-être plus que dans les travaux publics n'ont sévi ces budgets d'attente que nous voyons se renouveler avec une régularité désespérante, qui rendent impossible tout effort soutenu et compromettent le succès des œuvres les plus importantes.

En résumé, nous demandons au Gouvernement d'améliorer et d'augmenter nos moyens de transport à l'intérieur et, pour les ports, la faculté de s'administrer eux-mêmes.

Nous espérons que M. le ministre des travaux publics voudra bien prendre l'initiative de cette réforme indispensable, car ce qui est certain, c'est que les économies de détail suffisent difficilement pour équilibrer le budget et que si l'on veut éviter aux contribuables trop surchargés de nouveaux sacrifices, il faut s'engager résolument et franchement dans la voie des réformes économiques. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements à droite.*)

M. Victor Leydet. Je demande la parole.

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

M. Victor Leydet. Messieurs, j'aurais désiré donner aux observations que je vais présenter sur une question très importante un certain développement, mais étant donnée l'heure à laquelle nous sommes arrivés, je me bornerai à de simples indications pour le moment, en les soumettant à l'attention de M. le ministre et convaincu qu'elles feront l'objet de toute sa sollicitude.

Il s'agit du Simplon.

On en a beaucoup parlé, messieurs...

Plusieurs sénateurs à gauche. On en parlera encore !

M. Victor Leydet... et l'on en a parlé avec raison ; on se préoccupe des conséquences que peut avoir, pour les intérêts français, cette nouvelle voie. Il est question, pour le trafic du Nord, de plusieurs projets pouvant donner accès au Simplon ; mais je n'en indiquerai aucun ; en présence des intérêts divers, contraires mêmes, qui se feront jour, c'est à M. le ministre

des travaux publics et au Gouvernement qu'il appartiendra d'apprécier celui qui devra être exécuté le plus tôt possible.

Mais il s'agit aussi — et c'est sur ce point que j'appelle l'attention toute particulière de M. le ministre — du trafic commercial, de la production agricole du sud de la France, de tous les départements du Midi, du transit de l'Algérie, de la Corse, de notre marine marchande, de tout le mouvement de la Méditerranée. Il est incontestable que ce grand mouvement, atteint déjà dans une certaine mesure, il faut le reconnaître, par la concurrence des ports italiens, de Gênes notamment, recevrait une atteinte encore plus considérable et peut-être irréparable si nous ne prenions nos précautions avec la nouvelle ligne du Simplon.

M. l'amiral de Cuverville. Ce n'est pas douteux.

M. Victor Leydet. J'appelle donc l'attention de M. le ministre des travaux publics sur les mesures qu'il est possible de prendre à cet égard ; il y a au moins deux moyens que l'on peut employer tout de suite. Déjà, les conseils municipaux de certaines villes du Midi s'en préoccupent, et notamment celui d'Aix qui a eu l'honneur d'adresser à M. le ministre des travaux publics une délibération très complète à cet égard. Un homme fort distingué, un professeur du lycée d'Aix, M. Georges Valran, chargé déjà de diverses missions par M. le ministre du commerce et d'autres ministres, a fait, de son côté, un travail très complet et très remarquable sur ce point.

Nous avons d'abord la ligne de chemin de fer Marseille-Aix-Grenoble-Genève ; cette ligne peut être améliorée et rendra de grands services soit par le doublement de la voie, soit en employant la traction électrique — et la force nécessaire ne manquerait pas dans toute cette région — soit en abaissant les tarifs, ce qui serait encore le plus simple et le moins coûteux.

M. le ministre possède à l'heure qu'il est tous les éléments principaux pour l'étude de cette question, et nous aurons bientôt après le vote du budget, au mois de mai, une discussion plus complète ; je connais assez la bonne volonté, l'intelligence de M. Gauthier pour être certain qu'il s'occupera de la question, et qu'à cette époque le Gouvernement pourra nous apporter une solution.

Un second moyen — et c'est par là que je termine — c'est notre canal de Marseille au Rhône. Il est voté ; les fonds peuvent être employés, si l'on veut ; ils existent au budget en vertu d'un vote émis au mois de décembre 1903, et non 1904 comme on le disait tout à l'heure.

Je sais bien que de grands travaux de cette nature exigent des études sérieuses, mais voilà bien longtemps qu'on étudie !

Depuis une vingtaine d'années, nous avons fait rapport sur rapport à la Chambre et au Sénat, rapports appuyés sur des avant-projets d'ingénieurs et qui signalaient l'urgence de la solution.

C'est sur ces études que la Chambre des députés puis le Sénat ont voté. Par conséquent, tout semblait devoir être prêt.

J'admets très bien qu'on puisse se livrer encore à quelques études finales, mais il ne faut pas qu'elles durent trop longtemps, et la situation actuelle indi-

M. Maurice Faure. Vous oubliez les canaux dérivés du Rhône !

M. Antonin Dubost, rapporteur général. Cela viendra.

M. Victor Leydet. Il le faut bien, monsieur le rapporteur général ; pour le moment je me borne à demander une chose très simple : l'exécution des travaux qui ont été votés par le Parlement.

M. le rapporteur général. Je trouve cela très naturel.

M. Victor Leydet. Je suis très heureux d'avoir votre adhésion.

M. Antoine Perrier. Vous oubliez encore la ligne du Rhône au Mont-Cenis, qui a fait l'objet d'une question posée à la Chambre des Députés par un député de la Savoie ; il demandait qu'on améliorât cette ligne afin d'augmenter le trafic dans une proportion considérable pour exporter toutes les marchandises de votre région notamment.

M. Victor Leydet. Je dois d'ailleurs vous dire que je serai revenir la question devant le Sénat, au moment de la discussion de la loi des finances.

M. Victor Leydet. Au nom de toutes nos populations agricoles et commerciales, ne perdons pas une minute, je vous en supplie, monsieur le ministre ; agissons avec toute la promptitude possible, car, si nous attendons encore quelques années, il est certain que notre trafic avec la Suisse, avec l'Europe centrale et même avec le nord de l'Europe sera concurrencé, sans retour possible, par nos rivaux étrangers.

Notre agriculture commençait, aux prix de grands sacrifices, à se créer des débouchés ; notre devoir est de la faciliter le plus possible ; la marine marchande a plus besoin de fret que de subventions ; la chambre de commerce de Marseille, le conseil général des Bouches-du-Rhône, le conseil municipal de Marseille n'ont pas hésité à voter une subvention considérable, 35 millions, c'est-à-dire la moitié de la dépense. Ces assemblées comprennent qu'il y a des dépenses productives, en tout cas nécessaires.

Dans la paix comme dans la guerre, c'est la lutte, et, si nous devons faire des économies sur certains services, nous ne devons pas hésiter à soutenir tout ce qui peut contribuer au développement du travail national.

Ce sera pour le plus grand profit des populations et du budget lui-même qui s'accroît tout naturellement avec la richesse nationale. Nous aurons fait assurément une bonne œuvre si nous parvenons à éviter tout ce que nous redoutons si justement aujourd'hui.

Nous savons, monsieur le ministre, que nous pouvons compter sur vous, car, à peine arrivé au département des travaux publics vous vous êtes préoccupé de ces grandes questions qui, d'ailleurs, vous étaient déjà familières ; mais le temps presse ; une concurrence de plus en plus redoutable est à nos portes, nous vous demandons de hâter dans toute la mesure du possible les solutions attendues par le pays. (*Applaudissements.*)

M. le ministre, de sa place. Messieurs, je ne méconnais aucun des intérêts dont mon honorable collègue M. Leydet vient de prendre la défense.

Je me préoccupe des voies d'accès au Simplon. Je n'en dirai pas davantage sauf ceci : d'ici au 20 mai, j'apporterai une solution aux Chambres (*Très bien !*)

ment au conseil des ponts et chaussées. Aussitôt que cette Assemblée aura émis son avis, et si cet avis est favorable, je l'approuverai et l'on procèdera immédiatement aux enquêtes nécessaires; je ne peux pas aller plus vite.

Quant au canal latéral au Rhône — vous me permettez de l'appeler ainsi — les études sont faites actuellement par M. Girardon, ingénieur en chef de la navigation du Rhône. Il nous avait promis de fournir son rapport dans les premiers jours de 1905, mais il a été retardé; je lui ai envoyé une lettre de rappel et nous attendons ce rapport au premier jour. *(Vive approbation.)*

M. Victor Leydet. Je remercie M. le ministre de ses déclarations, et j'en prends acte.

M. le rapporteur général. Il ne faudrait pas tout mêler. Nous avons voté un programme dit programme de 1903 : il faudrait d'abord exécuter ce programme avant de songer à un autre.

M. le ministre. Je n'ai jamais dit le contraire.

M. Audiffred. On peut toujours le préparer.

Séance du 4 Avril 1905

M. Laterrade. Messieurs, il paraît établi que le moment est enfin venu de s'occuper sérieusement de l'achèvement de notre réseau de navigation intérieure...

M. l'amiral de Cuverville. Très bien !

M. Laterrade.... et que les crédits qui ont pu être alloués jusqu'ici dans ce but sont insuffisants pour permettre de l'atteindre. Comme l'achèvement de notre réseau de chemins de fer, il faisait partie du fameux programme Freycinet, fameux avec raison, car il fera vivre longtemps encore le nom de l'éminent ingénieur qui en est l'auteur et que nous avons l'honneur de compter toujours parmi nos collègues; mais tandis que notre réseau général de chemins de fer est terminé depuis longtemps, au très grand avantage du public et du pays, il s'en faut de beaucoup qu'il en soit de même du réseau de navigation intérieure. C'est ce que nous savons tous, bien que M. le ministre, dans son exposé peut être trop succinct, ne nous donne aucun détail à ce sujet.

Cette situation, d'après l'honorable M. Monestier, rapporteur du budget des travaux publics, ainsi que d'après les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, tiendrait uniquement à la situation budgétaire. Elle a d'autres motifs beaucoup plus puissants qui sont bien connus, je crois, de la plupart de ceux qui s'occupent de la question, mais qu'on ne croit pas devoir publier. J'aurai ce courage, si c'en est un, car je crois que le meilleur moyen de remédier à un mal, c'est de le bien connaître. Je dirai donc que le principal motif qui s'est opposé jusqu'ici à ce que l'établissement de nos voies navigables, pour employer l'expression de M. le ministre, ait été poussé aussi activement que celui de nos chemins de fer, c'est l'intérêt des puissantes compagnies auxquelles ces chemins de fer ont été concédés.

Elles font observer, non sans quelque raison, qu'on leur fait tout payer, sans excepter l'établissement de la voie, et qu'il n'est pas juste de livrer à la batellerie des voies absolument gratuites. Autrefois, quand

pesait sur la navigation un droit qui ne laissait pas que d'être assez lourd — car il allait jusqu'à doubler les prix de transport — leurs plaintes ne semblèrent pas aussi justifiées, mais il n'en est plus de même aujourd'hui que tout droit de navigation est supprimé depuis longtemps. Il semble donc que, si l'on termine le réseau navigable il y aurait lieu d'établir une sorte de compensation en rétablissant, au moins partiellement, le droit de navigation. Toutefois, ce n'est pas à ce point de vue que nous envisagerons la question. Ne nous préoccupant que des intérêts du public, nous demanderons d'abord l'allocation de crédits suffisants, en maintenant la suppression des droits, mais, si nous ne pouvons l'obtenir, nous accepterons le rétablissement de droits modérés avec allocation de crédits suffisants, ce qui serait beaucoup plus avantageux pour le pays que la situation actuelle.

A l'appui de ce que nous disons, nous devons rappeler ce que beaucoup ignorent, c'est que la suppression des droits de navigation a eu lieu sur la demande des compagnies de chemins de fer et non sur celle de la batellerie. La situation était alors à peu près la même qu'aujourd'hui, avec cette différence toutefois que le réseau de nos chemins de fer, encore plus important pour le pays que celui de nos voies navigables, était loin d'être terminé. Les compagnies, plutôt que de voir l'achèvement de ce dernier, qui aurait singulièrement nui à leurs recettes, ont demandé la suppression du droit de navigation, espérant que l'on supprimerait ainsi ou à peu près toute allocation pour travaux neufs de navigation : elles ne se sont pas trompées; le réseau navigable est encore inachevé, mais le réseau de chemins de fer est terminé depuis longtemps et le moment paraît venu de s'occuper de l'achèvement du réseau navigable.

Nous allons essayer maintenant de donner des chiffres; on voudra bien nous excuser si nous commettons des erreurs, car nous n'avons trouvé que peu de renseignements au dossier et nous avons été souvent obligé d'y suppléer à l'aide de nos connaissances et de nos souvenirs personnels.

Disons d'abord que sur un budget total de 227 millions 600,000 francs, le ministère n'a pu consacrer que 10,345,000 francs, c'est-à-dire moins de 5 p. 100, à l'« établissement et amélioration des canaux de navigation » — je reproduis textuellement le titre du chapitre.

Essayons d'évaluer la somme restant à dépenser en tâchant de réduire autant que possible le nombre des lignes restant à construire ou à améliorer.

Tout en regrettant de n'avoir pas de renseignements plus précis, nous croyons que l'on peut se borner à l'achèvement de la grande ligne circulaire : Paris-Lyon-Marseille-Cette-Bordeaux-Tours-Paris, à savoir:

	A améliorer	A construire.
	kilom.	kilom.
De Paris à Lyon environ...	515	»
De Lyon à Marseille, environ.....	»	350
De Tarascon à Bordeaux, par Cette, environ.....	590	»
De Bordeaux à Orléans, par Tours, environ.....	»	460
D'Orléans à Paris, environ.....	125	»
Total.....	1.230	810

1.230 kilomètres à améliorer, environ 23,000 fr. en moyenne par kilomètre.....	30.750.000
810 kilomètres à construire, environ 450,000 francs en moyenne par kilomètre.....	364.500.000
Total.....	395.250.000

soit 400 millions.

Si le crédit annuel était maintenu à 40 millions, il faudrait quarante ans environ pour achever le réseau, ce qui est évidemment beaucoup trop.

Voyons ce que pourrait rapporter un droit de navigation modéré.

Pendant la dernière année dont les résultats sont connus, il a circulé sur la petite portion du réseau de navigation intérieure ouverte à la batellerie 4,475 millions de tonnes kilométriques qui, à 3 millimes par tonne et par kilomètre, auraient produit 23.375,000 francs, soit 20 millions en tenant compte de la diminution probable du trafic.

En ajoutant ces 20 millions au crédit de 1903, on le triplerait, ce qui réduirait au tiers le délai d'exécution qui ne serait plus que de treize ans environ, chiffre très admissible.

Aussi demandons-nous que le crédit affecté à l'achèvement du réseau navigable soit porté de 10 à 30 millions et que, dans le cas où il ne serait pas possible d'obtenir une telle augmentation sur les ressources ordinaires du budget, on établisse, sur les voies navigables ouvertes à la circulation des bateaux un droit de navigation de 3 millimes au plus par tonne et par kilomètre lequel devra être appliqué en entier au réseau navigable jusqu'à complet achèvement, concurremment avec les crédits qui pourront être alloués par l'Etat lesquels ne pourront être inférieurs à 10 millions par an.

Nous ne pouvons quitter cette tribune, nous, ancien ingénieur des ponts et chaussées, sans parler des articles 14 et 27.

C'est sur le n° 14, intitulé : « Frais généraux du service des ponts et chaussées », que sont portés, je crois, les traitements des cantonniers de l'Etat. Nous aurions désiré que M. le ministre nous eût donné quelques renseignements sur ce qui a pu être fait pour améliorer la situation de ces agents les moins payés de tous ceux qui sont employés par l'Etat.

Nous ferons une observation semblable pour le n° 27, intitulé : « Bonification des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat. »

Faute de renseignements plus précis et en les attendant, nous croyons devoir demander un crédit supplémentaire de 100,000 francs pour augmentation du traitement des cantonniers de l'Etat et un autre crédit supplémentaire de 50,000 francs pour bonification des pensions de retraite des mêmes cantonniers.

Nous demanderions, en outre, pour répondre au désir de plusieurs de nos collègues, que l'administration veuille bien nous donner plus de détails. Nous voudrions savoir, en particulier, de quelles voies navigables se composent le ou les programmes restant à exécuter, quelles sont les longueurs de ces voies, ainsi que l'évaluation des travaux à y exécuter. Nous voudrions connaître aussi l'importance et la longueur des voies navigables déjà ouvertes, en construction ou en voie d'amélioration, et nous voudrions

gables déjà ouvertes, aussi bien concédées que non concédées, avec les chiffres de la fréquentation.

Nous aurions encore beaucoup d'autres choses à dire, mais nous nous en tiendrons là pour cette fois, nous bornant à demander que M. le ministre veuille bien nous confirmer que tous les travaux de navigation s'exécutent d'après le programme Freycinet, c'est-à-dire de manière à pouvoir donner passage à la péniche flamande de 300 tonnes, qui, si je ne me trompe pas, a besoin d'une largeur de 5 m. 20, d'une longueur de 38 m. 50 et d'un mouillage de 2 m. 20. (*Très bien ! sur plusieurs bancs.*)

Messieurs, comme sanction aux observations qui précèdent, j'ai l'honneur de proposer les deux amendements suivants :

« 1° Augmenter de 100,000 francs le crédit affecté au paiement des salaires des cantonniers de l'Etat (chapitre 11).

« Augmenter de 50,000 francs le crédit affecté aux bonifications des pensions de retraite des anciens cantonniers (chapitre 27).

« 2° Porter de 10 à 30 millions le crédit intitulé : « Etablissement et amélioration de canaux de navigation » (chapitre 60).

« Subsidiairement, établir sur les voies navigables ouvertes à la circulation, un droit de navigation de 3 millimes au plus par tonne et par kilomètre, à la condition que ce produit sera affecté en entier au réseau navigable jusqu'à son complet achèvement (loi de finances). »

M. le président. La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral de Cuverville. Messieurs, malgré les explications échangées au cours de la dernière séance entre l'honorable M. Leydet et M. le ministre des travaux publics, le Sénat me permettra de revenir un instant sur la question du Simplon, question dont on ne saurait trop souligner l'importance.

Le percement est un fait accompli ; dans quelques mois des trains réguliers circuleront à travers le tunnel dont l'idée première appartient à la France et dont la réalisation s'est effectuée par une entente directe entre la Suisse et l'Italie.

Ce passage sera plus avantageux que celui du Gothard ; les trafics de la Belgique, de la Hollande, de l'Allemagne et de l'Europe centrale en bénéficieront. Sa situation et son orientation sont telles que si des mesures adéquates ne sont pas prises par nous, le commerce de la France, qui a déjà tant souffert du percement du Gothard, se verra enlever encore une partie de son transit ; la maille des Indes elle-même abandonnera notre territoire, peut-être même la plus grande partie de son parcours italien, en substituant Salonique à Brindisi comme port d'embarquement et de débarquement. Et ici, messieurs, je fais remarquer en passant combien il importe que la France, la Suisse et l'Italie s'entendent pour sauvegarder des intérêts communs.

La répercussion que le percement du Simplon doit avoir sur notre transit, l'aménagement de nos voies d'accès en vue de son accroissement et leurs soudures aux lignes helvétiques sont à l'étude depuis longtemps. Malheureusement des rivalités fâcheuses ont empêché les projets d'aboutir. M. le ministre des travaux publics nous promet que d'ici au 20 mai...

M. Gauthier (Aude). *ministre des travaux*

ciel me le fait dire par erreur, mais à fin mai, ce qui revient d'ailleurs au même.

M. l'amiral de Cuverville. . . Nous aurons une solution : je l'en remercie. Il me permettra de lui faire observer que cette solution devra tenir compte d'un grand fait qui est en voie de s'accomplir : je veux parler de l'achèvement du canal de Panama et de l'influence que l'ouverture de ce canal pourra exercer sur le commerce de nos ports de l'Atlantique. L'aménagement des voies ferrées conduisant au Simplon ne doit pas tenir compte seulement des intérêts de Marseille et de ceux des ports du Nord, mais aussi des intérêts de nos ports de l'ouest et de ceux du centre de la France. Ces voies devront satisfaire d'ailleurs à de nombreuses conditions : à la brièveté du parcours il faut joindre la possibilité du transport des marchandises en tout temps, sans que, dans la région montagneuse, l'altitude soit telle que les neiges puissent entraver la circulation ; les réductions, au minimum, des courbes et des déclivités, sont, d'ailleurs, pour une voie internationale rapide, particulièrement importantes ; enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'il est question d'établir un tunnel à travers les Alpes bernoises reliant Berne au Simplon et que des lignes trop rapprochées de cette région seraient exposées à perdre dans l'avenir une partie de leur trafic.

Je me bornerai, messieurs, à ces indications générales et je signale à nouveau l'importance qui s'attache à ce que le Simplon, devenant pour nous, non une cause de diminution, mais bien une cause d'augmentation de trafic, compense les pertes que le Gothard nous a fait éprouver.

Avant de quitter la tribune, je veux remercier l'honorable M. Monestier d'avoir, une fois de plus, rappelé dans son rapport l'insuffisance des crédits affectés à nos voies d'eau intérieures, insuffisance que vient de signaler de son côté notre collègue M. Laterade. (*Approbation.*)

Dans la séance du 18 juin 1903, en examinant le projet de loi concernant les voies navigables intérieures, j'ai montré au Sénat leurs lacunes et leurs imperfections : j'ai notamment appuyé très vivement les observations présentées par notre collègue M. Girault sur l'état lamentable du canal du Berry, état si préjudiciable aux puissantes usines de Montluçon et de Commentry, ainsi qu'aux houillères de tout le bassin de l'Allier. Nous avons signalé le manque d'eau et rappelé la nécessité de créer un canal d'alimentation de Moulins à Sancoins. Pour ses trois branches, le canal du Berry a donné lieu en 1897 à un trafic total de 1,128,996 tonnes, ce qui en montre l'importance et légitimerait amplement son amélioration. Par suite de l'insuffisance d'alimentation, la dernière campagne a donné lieu aux plaintes les plus vives et les plus justifiées de la part des chambres de commerce intéressées ; je me fais leur écho auprès de M. le ministre des travaux publics.

Je sais que trop d'intérêts se lient, bien à tort suivant moi, contre les voies navigables qui, en développant la richesse économique du pays et en favorisant la création de nouvelles industries, profitent aux chemins de fer eux-mêmes. J'ose compter sur la fermeté de M. le ministre des travaux publics pour triompher des résistances. Les canaux sont, je le répète, des éléments importants de l'outillage national et, sur l'ensemble des crédits accordés aux différentes voies de communication, il me semble nécessaire de leur

faire une part plus large et plus équitable. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements à droite.*)

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

M. Bassinet. Messieurs, je n'ai que de très courtes observations à présenter dans ce débat, que je ne voudrais pas prolonger trop longtemps, mais je ne crois pas pouvoir laisser passer la fin de la discussion générale sans signaler au Sénat, à la commission des finances et à M. le ministre des travaux publics l'utilité que présenterait, selon moi, un relèvement général des crédits du ministère des travaux publics.

Messieurs, il est de bon ton, quand on appartient à une commission des finances et qu'on est nommé rapporteur général, de demander chaque jour et sans cesse des diminutions de crédits et des économies.

M. Magnin, président de la commission des finances. De bon ton, n'est pas l'expression juste.

M. Victor Leydet. De tradition !

M. Charles Prevet. De bon goût.

M. Magnin, président de la commission des finances. C'est un devoir.

M. Bassinet. C'est un devoir mal accompli. mon cher président, quand la diminution des crédits porte sur des travaux à donner aux ouvriers et qu'on est obligé de leur rendre sous forme de secours ce qu'on leur a refusé sous forme de travail. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

M. le président de la commission des finances. C'est un devoir bien accompli quand il s'agit de mettre un budget en équilibre, ce à quoi vous ne contribuez pas pour votre part.

M. Bassinet. Je constate chaque année, depuis que j'ai l'honneur d'appartenir au Sénat, des diminutions dans le budget des travaux publics. En même temps que s'allonge le réseau de nos routes nationales, en même temps qu'augmente le prix des matériaux pour leur entretien, en même temps que, chaque année, nous augmentons, très peu il est vrai, le montant des salaires de nos cantonniers alors que les départements et les communes les augmentent d'une façon plus sensible, nous voyons diminuer le chiffre des dépenses destinées à l'entretien des routes nationales en même temps que s'augmente leur longueur.

Je sais bien que M. le rapporteur de ce budget spécial nous a laissé espérer, à cet article notamment, qu'à la suite d'une intervention des sociétés sportives, nous verrions peut-être augmenter le crédit d'entretien de nos routes nationales. Pour mon compte, je me féliciterais bien vivement si l'Automobile-Club et les sociétés de vélocipédie étaient assez puissantes pour faire doter plus largement le crédit d'entretien de ces routes.

En effet, messieurs, je me rappelle qu'il y a quelques années, un de nos collègues du département de l'Ariège, l'honorable M. Frézouls, est monté à cette tribune pour signaler l'état lamentable des routes de son département. J'ai été très frappé de ce qu'il disait. J'avais regardé, dans les régions que je fréquente, l'état de nos routes nationales. Il est épouvantable de penser que si un jour nous avions à faire une mobilisation, nos routes nationales ne résisteraient pas quinze jours au mouvement de nos troupes. Il ne serait pas possible d'y faire circuler pendant ce délai les convois nécessaires au transport du matériel de guerre et aux réquisitions destinées à fournir à nos armées les choses indispensables à leur existence et à leur approvisionnement. Il faut donc jeter les yeux

de ce côté et faire comme un bon père de famille qui entretient son outillage et qui met sa propriété en bon état de location.

Que penseriez-vous d'un homme qui, possédant une propriété considérable, ne ferait pas, chaque année, les réparations nécessaires à la bonne couverture de son immeuble ?

C'est pourtant ainsi qu'on procède pour nos routes nationales. Il n'est pas un de nos ingénieurs qui ne soit de l'avis que j'exprime ici. Il est donc indispensable d'apporter des améliorations de ce côté. Mettre le budget en équilibre, c'est très bien ; mais ne pas faire les réparations urgentes, ne pas faire ressembler ses chaussées lorsqu'elles prennent l'eau (*Sourires*), je trouve que ce n'est pas une bonne façon d'administrer. Je me permets, en conséquence, de demander au Sénat et à la commission de finances de vouloir bien, dans l'exercice prochain, examiner avec un œil bienveillant l'état de ces routes.

Il y a aussi un chapitre également intéressant dans le budget des travaux publics, c'est le chapitre relatif aux lacunes, déviations et travaux de grosses réparations à ces routes.

Ceux d'entre vous, messieurs, qui, à divers titres, participent à l'administration de leur département ou de leur commune, savent qu'à l'heure actuelle, si on présente au ministère de l'intérieur un projet de construction d'un chemin vicinal devant recevoir une subvention du département ou de l'Etat, ce projet ne sera pas accepté s'il comporte des déclivités de 6 centimètres de pente par mètre. Or pour nos routes nationales, nous avons de nombreux points où la déclivité atteint non pas 6 centimètres par mètre, mais 7, 8, 10 et 11 ; sur la route de Paris à Toulouse, il y en a de 17. Comment voulez-vous qu'il soit possible de faire du camionnage, de transporter de lourdes charges et de donner satisfaction à ceux qui, ainsi que le disait M. le rapporteur du budget des travaux publics, demanderont l'année prochaine une augmentation de subvention ? Comment voulez-vous, notamment, faire du cyclisme ou de l'automobilisme, avec des pentes pareilles ? Ces routes sont impraticables.

Je le répète, aussi bien au point de vue des sports qu'à celui de la mobilisation, il faut aussi augmenter absolument le crédit de ce chapitre.

Il y a, dans notre budget des travaux publics, une autre question qui doit solliciter votre attention et qui est surtout intéressante par ce fait que, lorsque vous voterez un crédit de 1 million, les départements, les communes et les riverains intéressés accorderont une subvention égale ; je veux parler du crédit affecté aux constructions de ponts. On a inscrit dans le budget une somme de 1 million pour cet objet, alors que les offres de subventions faites au ministère des travaux publics pour la construction de ces mêmes ouvrages s'élèvent, en chiffre rond à 10 millions.

Or, si vous votiez 3 millions pour construction de ponts, ceux qui vous offrent actuellement des subventions pour ces mêmes constructions apporteraient 5 millions. On aurait donc immédiatement au budget des travaux publics une somme de 10 millions à dépenser.

M. l'amiral de Cuverville. Très bien.

M. Bassinet, Que l'on ne vienne pas me dire que dans cette opération, la presque totalité des res-

fait une opération de voirie à Paris, par les indemnités allouées pour expropriation. Ici, il n'y a aucune expropriation à faire ; toutes les ressources sont appliquées à des matériaux et à des salaires. Les matériaux sont façonnés et peuvent immédiatement recevoir la main-d'œuvre.

Je répète que si vous augmentez largement ces crédits, vous apporterez aux ouvriers qui vivent sur tout notre territoire, une somme considérable de salaires, et vous verrez, par ce fait, diminuer les sommes que vous affectez aux secours de chômage aux ouvriers inoccupés.

Messieurs, dans le budget des travaux publics ne figure pas un crédit que je voudrais y voir inscrit. J'ai eu l'honneur d'entretenir M. le ministre des travaux publics de cette question.

Chaque jour nos administrations publiques engagent des procès, et elles les engagent, à mon avis, un peu trop à la légère. Il est d'usage que l'Etat, les villes, les départements, quatre-vingt dix fois sur cent, perdent leurs procès. Pourquoi les perdent-ils ? Ce n'est ni le moment ni le lieu de le rechercher. Mon sentiment est cependant qu'ils les perdent parce que ceux qui les laissent engager ne savent pas assumer la responsabilité qui leur incombe. Et alors, il arrive que des procès durent sept, huit, dix ans...

M. Charles Riou. Et ils coûtent très cher, quand il y a des expertises.

M. Bassinet. ... et qu'au bout de ce temps l'Etat est condamné à payer non seulement le principal qui a motivé le procès, mais encore les frais et les intérêts moratoires ; de sorte que pour un litige de 200,000 ou 300,000 francs, l'Etat est condamné plus tard à servir des intérêts moratoires très considérables : mais il ne paye pas le principal.

Je pourrais citer le cas, si je voulais, où des gens auxquels le ministère des travaux publics doit des sommes dépassant 300,000, 400,000 et même 500,000 francs, ne cherchent pas à se faire payer, parce que l'intérêt servi par l'Etat est plus avantageux que le revenu de cet argent, s'il était placé. Je suis sûr que si le ministère des travaux publics, d'accord avec le ministère des finances, trouvait le moyen d'émettre les bons du Trésor dont on parlait récemment dans la discussion générale, le ministère des finances payerait un intérêt bien inférieur à celui que le ministère des travaux publics paye pour les sommes qu'il ne rembourse pas.

Il est indispensable pour l'Etat de payer ses dettes, de les payer de façon à ne pas avoir à supporter des charges énormes comme celles qui incombent à notre budget actuellement.

En résumé, je considère qu'il est indispensable de relever d'une façon sérieuse le crédit de l'entretien des routes nationales. Je ne veux pas, parce que vous me reprochiez d'être poussé de le faire par un intérêt personnel et local, je ne veux pas vous signaler que vous avez une affaire pendante devant vous depuis de nombreuses années. Arbitrairement le ministre des travaux publics a réduit la subvention pour l'entretien des routes nationales de Paris de 4 à 3 millions.

Pendant, il s'agit d'un intérêt respectable, car le bon entretien de la viabilité parisienne fait autant honneur à la France qu'à la ville de Paris.

Je dis qu'il faut relever le crédit d'entretien des

siez tenir les engagements que vous avez pris vis-à-vis de la ville de Paris, mais aussi et surtout pour que, le jour où la fatalité nous amènerait à procéder à une mobilisation générale, nous puissions faire circuler convenablement sur nos routes nationales les armées que nous aurons à mettre en mouvement.

Je dis aussi qu'il est indispensable d'augmenter le crédit pour les constructions de ponts, afin de répondre aux subventions qui sont offertes ; je dis qu'il est indispensable d'inscrire au budget les sommes nécessaires au paiement des dettes ; enfin, je dis que dans l'intérêt de la cause des ouvriers, des travailleurs, il faut doter plus largement le budget du ministère des travaux publics de façon à nous permettre de diminuer d'une façon équivalente le budget de l'assistance publique. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

M. Tassin. Messieurs, le ministre des travaux publics a annoncé hier, à la fin de la séance, le dépôt prochain d'une étude d'un canal latéral au Rhône destiné à prolonger jusqu'à Lyon et jusqu'au canal du Rhône au Rhin, le canal récemment voté de Marseille au Rhône dont le coût prévu est de 90 millions. C'est une décision qui va enfin doter Marseille et la vallée du Rhône du canal qui peut seul assurer les transports à bon marché et permettre à Marseille de lutter avec Gênes et de profiter de l'ouverture du Simplon. Nous voterons ce canal avec la certitude que sa création aura les résultats les plus heureux pour toute cette partie de la France.

M. le ministre. Je n'ai pas dit cela du tout. J'ai dit qu'il avait été dressé un avant-projet qui a été soumis au conseil général des ponts et chaussées ; je n'ai pas dit autre chose. En ce moment, nous sommes en présence du programme de 1903. Je ne puis pas prendre de décision au sujet du canal latéral du Rhône avant que ce programme soit achevé.

M. Tassin. Monsieur le ministre, il ne m'est pas défendu de penser que vous le ferez.

M. le ministre. Il n'en est pas question pour l'instant.

M. Tassin. J'émetts là des espérances qui n'engagent pas du tout les finances publiques.

Mais vous trouverez juste que, représentant le bassin de la Loire, nous demandions à notre tour aux pouvoirs publics de doter notre région du canal latéral à la Loire qu'elle attend depuis près d'un siècle.

La monarchie de Juillet, en effet, avait proposé et fait voter la création par le Parlement, en 1836, du canal latéral d'Orléans à Nantes, d'accord avec le conseil général des ponts et chaussées de ce temps-là qui avait reconnu que la Loire ne pouvait être navigable dans son lit jusqu'à Nantes.

La loi de 1836 ne put pas être exécutée et il ne fut plus question du canal latéral qu'en 1864. Un projet célèbre de M. Collin fut dressé et le conseil général des ponts et chaussées en adopta le principe ; mais les finances d'alors n'en permirent pas l'exécution.

En 1879, M. de Freycinet étant ministre des travaux publics, le conseil général des ponts et chaussées dressa les bases du programme mémorable qui porte justement son nom, et le canal latéral de Briare à Nantes prit place parmi les voies navigables à créer, au même titre que l'approfondissement de la Seine et la régularisation du Rhône.

Ces deux dernières opérations ont été exécutées

aux frais de l'Etat ; le rachat du canal du Midi — qui ne figurait pas dans le programme de 1879 — a eu lieu dans les mêmes conditions ; mais rien n'a été fait depuis 1879 sur la Loire, ni même dans le bassin de la Loire, qui intéresse pourtant les deux cinquièmes de la France.

Cependant la loi de 1879, en ce qui concerne le canal de Briare, n'a pas été rapportée ; elle a seulement été considérée comme non avenue par l'administration des travaux publics.

En effet, en 1896, le ministère des travaux publics ordonna à l'ingénieur en chef de la Loire à Orléans, M. Guillon, d'étudier de nouveau le meilleur moyen de combler la lacune navigable entre Briare et Nantes. Cet ingénieur — comme tous ses prédécesseurs — après avoir étudié les trois systèmes de navigabilité possible : canalisation, chenal en Loire, canal latéral, conclut au canal latéral avec les 2 m. 20 de tirant d'eau qu'il a depuis Besançon, d'un côté, et depuis Roanne, de l'autre, jusqu'à Briare.

L'administration, au lieu de demander aux Chambres les crédits nécessaires à son exécution, tint pour nulle la loi de 1879 et provoqua la création du comité dit de la Loire navigable.

Nous avons le droit de croire que le ministère des travaux publics — qui avait obtenu du Parlement que la navigabilité de la Loire serait comprise parmi les créations de nouvelles voies navigables pour lesquelles seraient exigés des fonds de concours égaux à la moitié de leurs frais de construction — se montrerait d'autant plus favorable au canal latéral de la Loire que ce concours constituait une dérogation à la loi de classement de 1879.

La commission des voies navigables, réunie le 7 juillet dernier sous la présidence du regretté M. Barbey, adopta même une résolution présentée par notre rapporteur général, M. Dubost, invitant le ministre des travaux publics à rechercher les fonds de concours. Cette résolution était justifiée sur la nécessité de compléter le canal latéral à la Loire avant l'ouverture du canal de Panama.

Malgré cette décision de la commission dont il faisait alors partie, M. le ministre des travaux publics vient — en adressant un avant-projet de canal latéral d'Orléans à Angers — d'adopter un rapport de M. Alexandre, inspecteur général des ponts et chaussées, tout à fait hostile au canal latéral.

Ce rapport, adopté par le conseil général des ponts et chaussées, se prononce pour l'ajournement du canal latéral et par conséquent contre la décision de la commission sénatoriale du 7 juillet dernier.

Examinons donc à notre tour — je parle en mon nom personnel, messieurs, et non pas comme rapporteur de la 3^e sous-commission des voies navigables — la valeur des objections faites par le rapporteur du conseil général aux arguments qui avaient décidé la 3^e sous-commission des voies navigables d'abord, et la commission ensuite, en faveur du canal latéral. Nous suivrons l'ordre des décisions du rapport qui ne comporte pas moins de 27 pages.

Il débute par un historique du canal latéral qu'il appelle la « Loire navigable » ; il remonte à la loi de 1836 qui, pour la première fois, a décidé qu'un canal latéral serait créé d'Orléans à Nantes. Déjà, à cette époque où n'existaient pas de chemins de fer, la Loire apparaissait comme ne pouvant plus être navigable dans son lit jusqu'à Nantes.

L'historique rappelle ensuite qu'en 1863 M. Collin, ingénieur en chef de la Loire à Orléans, présenta un projet de canal latéral d'Orléans à Angers. Puis enfin le rapport cite l'avant-projet du canal latéral de M. l'ingénieur en chef Guillon, de 1897, qui proposait d'établir un canal latéral de Briare à Nantes, avec les 2 m. 20 de tirant d'eau qu'il a depuis Besançon et depuis Roanne jusqu'à Briare.

C'est seulement à cette époque que pour la première fois il est question de la Loire navigable et non, comme l'écrivit le rapporteur, depuis 1836.

On remarquera que cet historique omet de parler du canal latéral à la Loire de Briare à Nantes compris dans le mémorable programme de 1879, qui porte le nom de son éminent auteur, M. de Freycinet. C'est cependant sur la proposition du conseil général des ponts et chaussées de 1879 que ce classement a eu lieu, de même que c'est sur l'avis favorable du conseil général de 1836 que fut présentée la loi de 1836, substituant le canal latéral jusqu'à Nantes à la navigation en Loire.

C'est seulement à partir de 1897 que prend naissance le comité de la Loire navigable, bien que tous les ingénieurs en chef de la Loire depuis 1836 eussent condamné la navigabilité en Loire.

Aussi est-on frappé du motif invoqué par le conseil général des ponts et chaussées pour repousser l'avant-projet Guillon. Il est tiré « des risques d'avaries et de chômage et de ce qu'en cas de grandes inondations il était dans une situation assez précaire ».

Et cette même assemblée donne la préférence entre Angers et Nantes à un chenal en Loire qui, d'après sa délibération du 17 janvier 1901, sera emporté où ensablé par les grandes crues et qui ne pourra disposer que de 1 m. 20 de tirant d'eau quand la loi du 4 août 1879 impose le minimum de 2 mètres à toutes les voies navigables principales.

L'administration ayant porté le tirant d'eau des principaux canaux de France à 2 m. 20, il en résulterait, si les essais pouvaient réussir, que le canal de Bâle à Nantes qui, depuis Besançon jusqu'à Angers, à 2 m. 20 de tirant d'eau, n'aurait sur les 84 derniers kilomètres de son parcours qu'un tirant d'eau de 1 m. 20, ce qui causerait aux marchandises le même préjudice que celui que causerait au public une voie de fer à voie étroite formant d'Angers à Nantes le prolongement de la ligne à voie normale de Paris à Angers. (*Très bien ! très bien !*)

Le rapporteur constate ensuite les raisons qui ont amené le conseil général de 1900 à approuver la mise aux enquêtes des essais d'un chenal en Loire entre la Maine et Chalonnnes ; il le considérait comme devant améliorer la Loire entre Angers et Nantes, sur 34 kilomètres destinés à desservir 500,000 tonnes ; il cite l'avis de cette assemblée du 3 janvier 1901. La commission du Sénat a connu cet avis avant le vote de la loi du 22 décembre 1903 ; mais elle n'a connu qu'après ce vote la délibération du conseil général des ponts et chaussées du 17 janvier 1901, reconnaissant qu'il y aura « des avaries à réparer ou des parties de chenal à rétablir après des crues exceptionnelles » ; nous avons le droit de nous étonner que cette délibération du conseil général des ponts et chaussées ne figure pas dans l'avis imprimé de cette assemblée.

Le sentiment public des riverains de la Loire, d'accord avec le bon sens comme avec le conseil général des ponts et chaussées de 1836 comme avec celui de

1879, proclamait, comme le font tous les hommes compétents, libres de leur jugement, qu'il n'y a rien à faire en Loire.

C'est donc avec raison que le 7 juillet dernier, la commission sénatoriale, préoccupée de l'ouverture de l'isthme de Panama que rien ne faisait entrevoir en 1903 comme prochaine, invitait le ministre des travaux publics à hâter la production de l'avant-projet du canal latéral pour permettre la recherche des fonds de concours représentant la moitié de sa dépense de construction.

Le rapport examine ensuite les dispositions de l'avant-projet d'Orléans à Angers.

Il y a là des appréciations techniques qui sont inspirées par l'état d'esprit que nous avons constaté depuis le commencement du rapport et qui sont produites dans le seul but de faire renoncer au canal latéral par l'énormité de la charge qu'il ferait peser sur l'Etat. C'est ainsi que les traversées à niveau en Loire sont remplacées par des ponts-canaux avec ascenseurs à leurs extrémités. Le résultat serait en effet d'augmenter les dépenses de construction du canal entre Briare et Nantes d'environ 10 millions et les frais d'exploitation d'un coefficient qui diminuerait sensiblement l'économie de la voie française par rapport aux chemins de fer allemands qui mettent les ports de la mer du Nord et surtout Hambourg en communication avec l'Europe centrale.

Si ces critiques étaient fondées, il faudrait supposer que le conseil général des ponts et chaussées et le ministre de 1879, pourtant aussi compétent qu'aucun de ses successeurs, avaient, à la légère, classé le canal latéral de Briare à Nantes. Or ce ne sont pas seulement tous les ingénieurs en chef de la Loire depuis 1836 qui ont conclu au canal latéral avec traversée à niveau en Loire, M. Guénot lui-même, qui dirige les essais entre la Maine et Chalonnnes, s'exprimait ainsi au congrès de Nantes au mois d'octobre dernier :

« Sans doute, les partisans du canal semblent avoir raison au point de vue technique ; le succès d'une pareille entreprise ne fait pas de doute et, quelles que soient les difficultés, elles seront aisément surmontées. Mais la dépense à effectuer a arrêté dans cette voie ceux qui avaient la responsabilité de l'entreprise. »

Nous ne parlerons des évaluations de la dépense que pour constater qu'elles sont forcées avec une exagération évidente. La dépense de construction du canal de Briare à Nantes que le conseil général de 1897 évaluait à 159 millions, est portée en 1905 à 198 millions avec traversées à niveau, et avec ponts-canaux à 236 millions.

Nous arrivons au chapitre intitulé : « Trafic. — Utilité de l'entreprise. » Signalons pour n'y plus revenir que le rapporteur commet l'erreur de croire que c'est l'Amérique du Nord que nous voulons mettre en rapport avec l'Europe centrale, quand nous n'avons jamais eu en vue que New-York et l'Amérique du Sud. (*Très bien ! très bien !*) Une autre erreur plus grave consiste à croire que c'est surtout Strasbourg et Mulhouse que nous songerions à faire profiter du canal de Nantes à Bâle. Si le rapporteur du conseil général des ponts avait mieux lu notre rapport du mois de juin 1904, il aurait vu que nous ne visions que la Suisse, la haute Italie, l'Autriche et la Bavière et que nous ne parlions de Bâle que pour

prouver que la voie française était d'autant plus assurée des échanges entre cette partie de l'Europe centrale avec New-York et l'Amérique du Sud que nous pouvions atteindre Bâle à meilleur marché que les ports de la mer du Nord et surtout que Hambourg. Le rapport reconnaît que l'économie de distance maritime de Nantes par rapport aux ports de la mer du Nord avec l'Amérique ne diminue pas le prix du fret sur Nantes par suite du manque de fret de retour, et il s'en console en disant que cette absence de fret est une cause d'infériorité commune à tous les ports français, « qu'il n'y a pas lieu de penser que l'ouverture d'un canal latéral à la Loire apporterait à cet égard à Nantes un changement notable à l'état de choses actuel. »

Cette appréciation, venant après l'évaluation du tonnage de 600.000 tonnes de trafic supposé sur la Loire navigable entre Angers et Nantes, a lieu d'étonner grandement. Si, en effet, Nantes, tête de ligne maritime d'une mauvaise voie navigable de 84 kilomètres, en recevait 600.000 tonnes, ce port devrait bénéficier d'un tonnage d'autant plus considérable qu'il deviendrait la tête de ligne maritime de la Suisse sur l'Atlantique et du bassin houiller et métallurgique de la Loire; à moins de supposer que plus une voie navigable est défectueuse et courte, plus elle apporte de fret de sortie au port auquel elle aboutit. (*Sourires.*)

Pour faire la démonstration que Nantes n'a rien à gagner à devenir la tête de ligne maritime d'un canal de près de 1.000 kilomètres de développement sur le seul territoire français, le rapporteur des ponts et chaussées met en regard deux tableaux, l'un indiquant la distance kilométrique de Rotterdam, d'Anvers et des ports français de l'Atlantique à Bâle, l'autre contenant l'énumération d'un certain nombre de voies navigables françaises du Centre et de l'Est avec l'indication de leur tonnage à distance entière, de leurs marchandises principales et les prix du fret.

Dans le premier tableau ne figure pas le port de Hambourg, celui qui, cependant, reçoit le plus fort tonnage de New-York et de l'Amérique du Sud et celui par lequel transite la plus grande partie des exportations de l'Europe centrale en Amérique. (*Très bien ! très bien !*)

A lui seul, en effet, il a reçu, en 1901, 3,500,000 tonnes de New-York et de l'Amérique du Sud, quand en 1902 il réexpédiait dans toutes les directions 3,200,000 tonnes provenant de l'Autriche. (Voir Laffitte, brochure *Simplon et Faucille.*)

Si les calculs du rapporteur étaient exacts, les 3,500,000 tonnes s'arrêteraient à Anvers ou à Rotterdam avant de se rendre à Hambourg. Si donc elles continuent jusqu'à Hambourg, c'est qu'elles ont avantage à en repartir pour atteindre la Bavière, l'Autriche et la haute Italie par le Gothard et si l'Autriche réexpédie 3,200,000 tonnes dans toutes les directions, dont 450,000 à destination certaine de l'Amérique du Sud, par la voie de Hambourg, nous aurons prouvé qu'elles prendraient le canal de Nantes soit à Bourgoque, soit à Besançon, si elles y ont une économie surtout; mais suivons le rapporteur dans sa démonstration que Rotterdam étant plus rapproché de Bâle que de Nantes, la voie française serait inutile pour le transit international.

C'est donc seulement sur les ports de Rotterdam et d'Anvers, plus favorables à sa thèse, que porte la com-

paraision du rapporteur avec les ports français de l'Atlantique par rapport à leur éloignement de Bâle.

Le plus rapproché, Rotterdam, est à 827 kilomètres de Bâle, quand Nantes, d'après ce tableau, en est à 1,038; nous n'en connaissons que 1,018. D'après le rapporteur; on accède de Rotterdam à Bâle par le Rhin et le canal du Rhône au Rhin, et comme, d'après le rapporteur, le fret n'est que de 4 centime sur ces deux voies, le prix ne serait que de 8 fr. 27 par tonne. Ce chiffre, d'après le rapporteur, est établi dans l'enquête de M. L. Laffitte, pages 48 et 168.

Nous nous sommes reporté à la page 48, nous n'y avons trouvé qu'un plan du Rhin, et pas un mot sur le prix du fret: à la page 168 existe bien un tableau algébrique sur les prix du fret des fleuves allemands, mais il est précédé d'un titre indiquant que ces prix ne comprennent ni les frais de port, ni le chargement et le déchargement des marchandises, ni leurs frais d'assurances.

Nous devons relever une autre inexactitude du rapport, celle-là beaucoup plus grave.

D'après lui, les bateaux remonteraient jusqu'à Strasbourg où ils prendraient le canal du Rhône au Rhin; mais en ce cas les marchandises subiraient un changement de bateau puisqu'elles partiraient de Rotterdam et d'Anvers sur des chalands de 800 tonnes, et passeraient dans un canal de 2^e catégorie inaccessible même aux péniches de 300 tonnes.

Tout cela augmenterait sensiblement le prix du fret jusqu'à Bâle. En réalité l'augmentation est encore plus considérable, toutes les marchandises, à partir de Manheim, étant obligées de prendre le chemin de fer.

Voici en effet la lettre que nous écrivait à ce sujet le consul de France à Bâle le 22 janvier 1904 :

« Vous m'avez exprimé le désir d'être renseigné sur les distances et les frais de transport par eau d'Anvers et de Rotterdam à Manheim, et par voie ferrée de Manheim à Bâle.

» Les prix indiqués s'appliquent aux marchandises dont je vous ai donné précédemment la nomenclature avec les prix en bloc du transport par eau et par voie ferrée entre les mêmes villes et dont j'ai cru bon de reproduire l'état déjà transmis.

» Il n'existe pas de service par eau d'Anvers et de Rotterdam jusqu'à Bâle. »

Or le tableau porte: distance par fer de Manheim à Bâle (259 kilomètres) et frais de transport (par 100 kilogr.):

Peaux et cuirs, saindoux, huile de poisson, 1 fr. 40;

Café, poivre, piment, lard et huile de lin, 4 fr. 90;

Coton brut, 4 fr. 04;

Farines de céréales, 4 fr. 12,

Soit un fret variant de 4 centimes à 7 centimes.

Cette erreur du rapporteur qui a pris un chemin de fer de 259 kilomètres pour un canal (*Sourires*) détruit toute son argumentation puisqu'elle sert de base à tous ses calculs ultérieurs et qu'il en arrive à conclure que Rotterdam est plus près de Besançon que de Nantes (*Très bien ! très bien !*)

Cette erreur — il n'y a que des erreurs dans ce rapport — est inexplicable pour un ingénieur des ponts et chaussées. En admettant qu'il n'ait pas lu le rapport de M. Aimond, député, qui constate à la page 106 que le Rhin n'est pas navigable aux bateaux remorqués au-delà de Manheim, il aurait pu constater en regardant le plan des canaux et voies navigables

du ministère des travaux publics, que le canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et Bâle est à petite section.

Le gouvernement allemand protège Hambourg et le chemin de fer de la rive droite du Rhin en maintenant à petite section le canal de Mulhouse à Bâle ; une simple rupture de charge suffit à ce résultat.

Le second tableau, celui qui contient la nomenclature des canaux et voies navigables du Centre et de l'Est, ne nous est pas plus opposable. Nous avons basé dans notre rapport du mois de juin toutes nos évaluations en supposant le fret kilométrique entre Nantes et Bâle à 4 centime la tonne kilométrique.

D'après le rapporteur du conseil général il serait plus élevé et les chiffres qu'il cite tendraient à le prouver.

Mais nous ferons remarquer que le chargement et le déchargement des bateaux qui sont à la charge des bateliers entrant pour un coefficient notable dans l'établissement du fret, il ne faut pas appliquer aux transports de Nantes à Besançon, distant de 857 kilomètres, la formule par exemple de Digoïn à Briare, distant de 200 kilomètres.

D'ailleurs, suivant notre habitude, nous nous sommes adressés à un professionnel, à la direction de la navigation sur les canaux du Centre et nous lui avons demandé les prix réels du fret, tout compris, sur les canaux qu'elle dessert.

Actuellement les marchandises ordinaires payent de Roanne à Paris 3 fr. 50 par tonne pour 436 kilomètres et de Marseille-lès-Aubigny à Paris, pour 260 kilomètres, 2 fr. 50, avec obligation de couvrir les marchandises quand c'est du plâtre.

Il n'y a pas de raison d'ailleurs pour que sur le canal latéral à la Loire, qui est du même tirant d'eau que le canal de l'Est, les marchandises n'y soient pas transportées au même prix, soit de 6 à 8 millimes.

Le fret réel est donc d'environ 8 millimes, tout compris, avec le halage ordinaire. Une réduction sensible résultera de l'application du halage électrique. Or, d'après M. Guioetton, ingénieur des ponts et chaussées, le fret, avec le halage électrique, s'abaisserait à un demi centime surtout sur un canal à grand trafic et à long parcours, et dans une brochure de MM. La Rivière et Bourquin, ces deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées constatent que, de Chauny à Douai, la traction électrique ne coûte que 2 à 5 millimes par kilomètre.

Nous pouvons donc légitimement compter que le fret ne dépassera pas 1 centime. En appliquant ce chiffre jusqu'à Bâle, aux 1,038 kilomètres du rapport, la tonne reviendrait à Bâle à 10 fr. 38 ; en y ajoutant le péage de 6 millimes par tonne entre Briare et Nantes d'après le projet Guillon, soit 2 fr. 31, la tonne à Bâle coûterait 12 fr. 69, et cela sans tenir compte de l'économie de 5 francs par tonne sur le fret maritime résultant de l'existence incontestable, que nous prouverons plus tard, d'un fret de sortie à Nantes et à Saint-Nazaire. Or, dans le tableau que nous a fourni le consul de France à Bâle, les marchandises qui passent par Bâle, venant d'Anvers et de Rotterdam et y accédant par la voie mixte, au meilleur marché, les céréales, les cotons bruts, et les pétroles coûtent au moins 30 francs la tonne.

Si nous appliquons les mêmes bases aux transports des marchandises qui transborderaient à Bourroque-Delle et à Besançon, elles arriveront à Besan-

çon au prix de 10 fr. 88 et à Bourroque, à 957 kilomètres de Nantes (frontière française), à 41 fr. 88.

Il est donc incontestablement démontré que la voie française de Nantes à Bâle, si la lacune de Briare à Nantes était comblée par un canal de 2 m. 20, serait plus avantageuse que celle des ports d'Anvers et de Rotterdam à Bâle.

Mais nous le répétons, si le rapporteur n'a voulu considérer que les villes d'Alsace et les ports d'Anvers et de Rotterdam, nous n'avons en vue, au contraire, que Hambourg et l'Europe centrale.

En prenant pour base les chiffres ci-dessus, il nous est facile de démontrer la supériorité de la voie française de Nantes à Besançon et à Bourroque sur les voies mixtes allemandes les plus économiques par rapport à Hambourg pour le transport des échanges entre une partie de la Bavière, l'Autriche et la haute Italie et la Suisse, avec New-York et l'Amérique du Sud.

Pour le moment, bornons-nous à réfuter l'objection tirée de ce que ces échanges auraient avantage à préférer le Havre et Rouen à Nantes pour aboutir en Suisse.

Ici, le rapporteur, entre Rotterdam et Bâle, a pris un chemin de fer pour un canal ; entre Rouen et Bâle (*Rives à droite*), il fait voyager les marchandises sans bien tenir compte du gabarit des fleuves ou canaux qu'elles parcourent, de telle sorte qu'il raisonne sur le fret d'un bateau de 800 tonneaux de la Seine, comme s'il pouvait aboutir sans rupture de charge à Bâle où n'accèdent même pas les péniches de 300 tonnes, puisque la section du canal du Rhône au Rhin, de Mulhouse à Bâle, figure toujours sur le plan des voies navigables du ministère des travaux publics comme étant de 1 m. 60 de tirant d'eau de même aussi que celle de Mulhouse à Bourroque.

Les Allemands qui ont amélioré et approfondi le canal du Rhône au Rhin, de Strasbourg à Mulhouse, ont très bien compris qu'il suffisait, pour éviter la concurrence française de Rouen et de Nantes, comme celle d'Anvers à Rotterdam, de laisser à l'ancien gabarit les sections de Mulhouse à Bâle et celle de Mulhouse à la frontière française ; 61 kilomètres de canal inaccessible aux péniches ont réalisé une protection suffisante pour les voies allemandes, de même que 84 kilomètres de chenal en Loire empêcheraient tout transit intercontinental par la France.

Voilà pourquoi le canal de Nantes à Besançon et à Bourroque, quand il aura été porté à 2 m. 20 de Deluz jusqu'à Bourroque, restera la voie fluviale la plus économique de France et d'Europe pour les échanges de la Suisse et de l'Europe centrale avec l'Amérique, sans causer aucun préjudice au Havre et à Rouen ni à aucun port français, tout en dotant notre pays d'une voie magistrale destinée à engendrer un progrès économique considérable dans toute la région française comprise entre Nantes et la Suisse et à faire de Nantes et de Saint-Nazaire deux grands ports de mer dignes de concurrencer Hambourg.

Examinant si le trafic entre l'Amérique et la haute Italie aura avantage à passer par Nantes et Besançon, le rapporteur du conseil général des ponts et chaussées continue de compter les 259 kilomètres de voies ferrées de Manheim à Bâle comme voie navigable et à affirmer que le parcours de Rotterdam au Gothard serait plus avantageux que par Nantes-Besançon.

Rappelons seulement que la différence d'accès au

Simplon par voie de fer étant de 42 kilomètres en faveur de Besançon par rapport à Bâle, la France est assurée du monopole du transit des échanges de l'Italie septentrionale avec l'Amérique du Sud et New-York, et plus tard avec le Pacifique quand le Panama aura été ouvert.

M. l'amiral de Cuverville. Très bien !

M. Tassin. Mais puisque le rapporteur fait passer les échanges qui en ce moment empruntent le Saint-Gothard par Bâle et les ports d'Anvers et de Rotterdam, nous sommes obligés de lui signaler qu'ils passent par le port de Hambourg, comme ceux de l'Autriche.

Voici, en effet, la réponse du consul de France à une question que nous lui avons posée :

« Consulat de France à Bâle.

» S'il n'y a pas erreur les produits sont transportés à meilleur marché de la frontière autrichienne à Delle qu'à Bâle, bien que dans le premier cas la distance soit de 277 kilomètres et dans le deuxième de 498 kilomètres. »

Il n'y a pas erreur, si malgré la différence de distance les taxes sont plus élevées de la frontière autrichienne à Bâle que de cette frontière à Delle, c'est que les chemins de fer suisses sont, pour une partie de ce dernier parcours, en concurrence avec les lignes allemandes, notamment avec celle de Bâle à Petite-Croix et ont dû appliquer des tarifs aussi bas que possible pour attirer le trafic sur leurs lignes.

De ce renseignement, résulte avec évidence que dès maintenant la Suisse possède des tarifs réduits que d'ailleurs elle aurait intérêt à multiplier, qui permettraient aux marchandises américaines empruntant les voies françaises d'arriver à la frontière autrichienne à meilleur marché que de Bâle, ce qui permet d'affirmer sûrement que les échanges entre l'Amérique et la Suisse, la haute Italie et l'Autriche ne peuvent échapper à la voie française.

Nous avons, dans nos précédents rapports, évalué à 2 millions de tonnes les échanges qui auraient avantage à prendre les voies françaises. Ce chiffre ne pourrait qu'être dépassé quand on sait que 3,500,000 tonnes de New-York et de l'Amérique du Sud débarquent chaque année à Hambourg — citation Laffitte — que 3,200,000 tonnes provenant de l'Autriche sont réexpédiées dans toutes les directions par Hambourg, dont 450,000 tonnes à destination de New-York et de l'Amérique du Sud, que le Gothard livre passage, chaque année depuis quatre ans, à un million de tonnes dont une partie notable comprend les échanges entre l'Amérique et la haute Italie et qu'enfin le chiffre annuel du commerce général d'exportation et d'importation de la Suisse est de 300,000 tonnes.

Nous n'escomptons pas le supplément de tonnage qui résultera de l'ouverture du Simplon et du percement de Panama ; mais il est certain que la France et l'Europe centrale prendront une part importante du tonnage du Pacifique qui traversera le canal de Panama. En admettant qu'il ne soit que moitié de celui du canal de Suez, il atteindra le chiffre de 5 millions de tonnes.

Dans son évaluation du trafic régional du canal d'Orléans à Nantes, le rapporteur le chiffre au plus à 700,000 tonnes et, pour démontrer l'inutilité du canal, il se livre à un calcul duquel il résulte que le fret kilométrique — *a fortiori* pour la Loire navigable — y compris le péage, reviendrait à 34 mil-

limes et que le canal serait délaissé au profit du chemin de fer qui déjà transporte certains produits de Briare à Nantes à moins de 3 centimes la tonne kilométrique.

Cette évaluation est en contradiction flagrante avec les faits de chaque jour ; il n'est pas un marinier, pas un professionnel de la batellerie qui n'affirme que sur un canal de 2 m. 20 de tirant d'eau avec une péniche de 300 tonnes, le fret coûte au plus 1 centime la tonne kilométrique et qu'au contraire sur le Cher canalisé, qui est dans de meilleures conditions de navigabilité que ne le sera le chenal en Loire, le fret est d'au moins 4 centimes par tonne kilométrique de telle sorte que si les travaux du chenal se poursuivaient entre Angers et Chalonnes, ils auraient pour résultat certain de faire passer au chemin de fer les 75,000 tonnes que malgré son état défectueux actuel la Loire peut véhiculer annuellement. Quant au transit pouvant venir de l'amont d'Angers, il en serait détourné par la seule rupture de charge que lui imposerait le chenal en Loire.

En terminant ce chapitre, le rapporteur se livre à une dissertation qui a pour point de départ la prise en charge par l'Etat des dépenses totales du canal de 200 millions.

Pourquoi cette dissertation sans objet puisque la commission sénatoriale n'a jamais repoussé la condition de la participation pour la moitié des fonds de concours ?

Pourquoi le rapporteur envisage-t-il cette hypothèse ? Avant de le faire, il eût fallu conclure, comme la commission des voies navigables, à l'appel aux fonds de concours à faire par le ministre pour couvrir les 100 millions formant la moitié de la dépense du canal d'après la nouvelle évaluation du conseil général des ponts et chaussées.

Pourquoi le rapporteur admet-il que l'entretien du canal coûtera de 1,200 à 1,500 francs par kilomètre, quand en 1904, le kilomètre de Digoin à Briare n'a coûté que 673 fr. 73 d'après les propres chiffres du ministère des travaux publics ?

Après avoir dit que le canal n'aurait pas de trafic, le rapporteur affirme qu'au « moins pendant un certain nombre d'années, une augmentation du montant de la garantie d'intérêt sera la conséquence de la réduction du trafic de la compagnie d'Orléans. » Puisque le rapporteur envisage cette éventualité et qu'il est hostile à l'appel aux fonds de concours, c'est qu'il croit à l'utilité du canal latéral et, tout en reconnaissant que sa création profiterait aux populations riveraines de la Loire, il dit qu'en ce moment, ils seraient mal venus à exiger de nouveaux sacrifices de l'Etat alors que les cinq départements de la Loire-Inférieure, de Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher et du Loiret sont couverts de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Cette considération n'a rien à voir dans la question du canal latéral. Les tramways ont pour résultat d'améliorer les conditions de la production locale, mais ne modifient en rien les conditions de la circulation générale, les seules qui règlent les conditions de la production agricole et industrielle et permettent à un pays de soutenir la concurrence étrangère. D'ailleurs, ces cinq départements n'étant pas de ceux qui ont atteint les 400,000 francs de subvention que l'Etat accordait jusqu'à l'année dernière aux départements pour leurs tramways, ils ne sont pas à ce point

de vue dans de meilleures conditions que les autres départements de France.

Et par suite de la non-exécution de la loi de 1879, classant le canal de Briare à Nantes dans le mémorable programme de Freycinet, au même titre que l'approfondissement de la Seine et la régularisation du Rhône, lesquels ont été exécutés aux seuls frais de l'Etat, il en est résulté pour les riverains de la Loire une infériorité économique doublée d'une illégalité dont le ministère des travaux publics, qui en est l'auteur, lui doit la réparation.

Si l'administration des travaux publics, comme c'était son devoir, avait appliqué la loi de 1879 dans le bassin de la Loire comme elle l'a fait dans celui de la Seine et dans celui du Rhône, elle eût pour la Loire comme pour les autres fleuves assuré aux seuls frais de l'Etat la réduction des frais de transport qui font la prospérité agricole et industrielle d'une région.

Elle doit donc se considérer, maintenant que l'Etat n'en a plus que la moitié à sa charge, comme d'autant plus obligée d'assurer l'exécution du canal de Briare jusqu'à Nantes.

Et qu'on n'invoque pas, pour refuser aux populations de la Loire la justice distributive qui leur est due, le danger de faire diminuer les recettes de la compagnie d'Orléans.

S'il est certain que l'agriculture recueillerait par l'ouverture du canal une économie de moitié sur les transports des vins, des bois, des céréales, des engrais, des matériaux de construction et de toutes les marchandises pondéreuses, il en résulterait pour toute la région une prospérité considérable dont la compagnie d'Orléans serait la première à profiter ; le canal lui apporterait un surcroît considérable de vie industrielle et d'échange de toutes sortes et que suivant un mot d'un homme très compétent, le canal ferait rouler l'or dans toutes ses gares.

N'est-ce pas d'ailleurs ce qui se passe partout où se développent les voies navigables ?

On ne peut pas ignorer au ministère des travaux publics que les recettes de la petite vitesse du Midi se sont accrues, depuis le rachat du canal du Midi par l'Etat, de 2 millions par an pendant les trois années qui ont suivi cette opération. Et cependant le canal du Midi concurrence sur 240 kilomètres de long l'artère principale du réseau du Midi.

Faut-il rappeler que la compagnie du Nord, la plus riche de nos compagnies, la seule qui n'ait jamais fait appel à la garantie d'intérêts, est la plus dotée de canaux et de voies navigables ? Presque toutes les villes principales de ce réseau sont reliées à Paris et à la mer par les voies d'eau.

Enfin, puisque le rapporteur du conseil général des ponts et chaussées cite volontiers M. Louis Laffitte, s'il veut se rendre compte de l'influence que les voies navigables ont exercé sur le développement de l'industrie et de la marine marchande de l'Allemagne, qu'il se reporte à la page 88 de son enquête et il verra que le commerce allemand est passé de 42,100,000 tonnes en 1885 à 69,200,000 tonnes en 1896 ;

A la page 89, que le nombre des navires allemands, dans les ports allemands, est passé de 60,300 en 1873 à 97,400 en 1895 ;

A la page 90, que les marchandises transportées par chemins de fer, qui étaient de 120 millions de tonnes en 1873, sont passées à 229 millions en 1891, et que

le trafic fluvial passait de 9,541,000 tonnes en 1873 à 30 millions 522,000 tonnes en 1891.

Voilà quelques-uns des résultats prodigieux qu'a obtenus un pays qui n'est pas plus arrosé que le nôtre et qui est moins fertile, mais qui n'a jamais considéré les voies fluviales comme les adversaires des chemins de fer, mais comme leurs auxiliaires, à ce point que, dans le pays, on ne conçoit pas une voie d'eau sans qu'elle soit raccordée aux principales stations de la voie ferrée.

D'ailleurs, M. Louis Laffitte résume à la page 204 cette opinion par la réflexion suivante :

« Il semble donc aujourd'hui qu'on ne puisse concevoir l'idée d'un grand port maritime qui ne serait pas tête de ligne d'un réseau fluvial et l'on peut affirmer que le trafic d'un port est en raison directe de l'importance de la voie navigable sur laquelle il est situé, de l'étendue de l'arrière-pays commercial que cette voie draine et du degré de perfectionnement du matériel que l'on emploie. »

Le rapport se termine par un chapitre intitulé : « Défense nationale ». M. Schowb, directeur du *Phare* de Nantes, avait présenté au congrès national des travaux publics en 1900, un tableau saisissant des dangers que la Loire navigable de Briare à Nantes faisait courir à la défense nationale en l'obligeant à se démunir dès l'ouverture des hostilités, de 6,000 wagons et de 400 locomotives pour assurer l'approvisionnement du charbon nécessaire aux arsenaux de Lorient et de Brest, à la flotte, à Nantes et à Indret.

Cette éventualité résultait de ce que l'Ouest de la France ne pouvant plus s'approvisionner de charbons anglais, ni de charbons du Nord si l'ennemi avait franchi notre frontière, il fallait nécessairement recourir aux charbons de la Loire et de Saône-et-Loire.

Nous partageons la crainte exprimée par M. Schowb et nous en tirons argument à la fois pour le canal latéral et contre la Loire navigable dont il est un des plus ardents promoteurs.

Sans nous permettre de jouer le rôle ridicule de stratégeste, il nous est permis de penser que si la victoire est aux gros bataillons, bien armés, bien commandés, il faut mettre à leur disposition des moyens de locomotion qui permettent de les porter simultanément sur les mêmes points. Les Allemands d'ailleurs ont neuf lignes de pénétration en France, une distincte pour chaque corps d'armée. Cela ne leur suffit pas. Ils ont tout prêt à la frontière un matériel de Decauville qui leur permettrait de transporter en quatre jours huit corps d'armées sur les murs d'Épernay, afin de ne pas attendre la réparation de nos ponts coupés et de nos chemins de fer détruits.

Cependant le rapporteur du conseil général des ponts et chaussées, après avoir constaté que nous possédons 320,000 wagons, déclare que « les intérêts de la défense ne commandent pas plus que les intérêts industriels et agricoles l'établissement dans la vallée de la Loire d'une grande voie navigable ».

Nous ne pouvons pas partager cette quiétude, nous nous souvenons de 1870 et cependant, à cette époque la France possédait 15,000 wagons de plus que l'Allemagne. En 1890 c'est l'Allemagne qui en possédait déjà 125,000 de plus que la France et dont une partie notable sont à 20 et à 30 tonnes quand presque tous les nôtres n'en ont que 10.

Faut-il rappeler que c'est par la lecture de la lettre suivante de M. Pelletan, alors ministre de la marine, que M. de Freycinet proposa et fit voter à la commission des voies navigables la résolution invitant le ministre des travaux publics à lui soumettre un projet de canal latéral à la Loire pour lui permettre de solutionner la question de la navigabilité de la Loire de Briare à Nantes.

Je me demande si je dois vous lire cette lettre de M. Pelletan...

Voix nombreuses. Lisez ! Lisez !

M. Tassin. Je vous demande pardon d'abuser de votre patience, mais je crois que cette lettre a un caractère intéressant. La voici :

« Paris, le 3 mars 1901.

« Le ministre de la marine,
à Monsieur Tassin, sénateur de Loir-et-Cher.

« Monsieur le sénateur,

» Vous m'avez demandé des renseignements sur l'importance des transports de matériaux de toute nature entre les centres industriels de la Loire d'une part, l'établissement d'Indret et les arsenaux de Lorient et de Brest d'autre part, ainsi que sur les prix payés pour ces transports par le département de la marine. Vous désiriez chiffrer ainsi l'économie dont l'établissement d'une voie navigable de Nantes à Briare pourrait faire profiter mon département.

» A mon vif regret, il m'est impossible de vous donner des chiffres d'ensemble de quelque exactitude. Pour la plus grande partie de ces transports, mon administration n'a pas les renseignements que vous demandez, parce que ses marchés prévoient à de rares exceptions près, la livraison au port destinataire. Le prix du transport est donc compris dans le prix de fourniture. Mais il est bien évident que si celle-ci pouvait être amenée par une voie moins coûteuse, l'économie bénéficierait à la marine.

» Or les transports sur lesquels vous m'interrogez portent sur des quantités considérables. Le temps qui s'est écoulé depuis votre demande de renseignements est trop court pour qu'on ait pu faire un relevé, même partiel, du tonnage des commandes faites à l'industrie de la Loire et au Creusot. Mais on devine sans peine à quel chiffre peuvent monter les poids des cuirasses de nos cuirassés de 14,000 tonnes et de nos croiseurs de 12,000, poids auxquels s'ajoutent ceux des autres fournitures métallurgiques. Si vous réfléchissez que nos deux principaux arsenaux de construction pour les grands navires sont ceux de Brest et de Lorient, vous devinerez sans peine quelle peut être l'importance des mouvements entre le bassin houiller de la Loire, celui du Creusot et nos établissements.

» Il serait très difficile et très long d'en donner le total, mais je pourrais en quelques jours vous procurer des indications partielles qui fourniraient de précieux moyens d'appréciation. Comment ces quantités considérables de matériaux font-elles le voyage ? De toutes les façons imaginables. Un exemple vous donnera l'idée des itinéraires qu'on est réduit à leur faire suivre. Les plates-formes et les pivots des tourelles du *Charlemagne* construites à Saint-Chamond vont par la voie ferrée de Saint-Chamond à Givors, puis de Givors à Saint-Louis du Rhône par chaland. Là, on les a embarqués pour Brest où ces

matériaux sont arrivés après avoir fait le tour de l'Espagne. Il paraît superflu de dire que de tels voyages ne sont pas très économiques.

» Les plaques expédiées des usines de la Loire à Lorient prennent le chemin de fer et passent par Bercy. Le service des constructions navales a des raisons de croire que les plaques de blindage de la Loire prennent d'ordinaire la voie ferrée. Les gouvernails et les pièces très encombrantes prennent la route des canaux entre les usines de la Loire et la Seine. Elles arrivent par la voie fluviale au Havre où on les embarque pour Brest.

» Vous voyez qu'on en est réduit aujourd'hui ou à s'adresser aux chemins de fer, dont les tarifs sont très élevés, ou à prendre des voies détournées, comportant un certain nombre de transbordements, et forcément très coûteux.

» Il n'est donc pas douteux que l'établissement d'une bonne voie navigable entre les usines de la France centrale et nos établissements de Bretagne ne procure à la marine des économies d'un chiffre très important. Si vous désirez à ce sujet des renseignements complémentaires, il me faudra un certain temps pour les recueillir. Mais quand on construit des navires de 40 millions pièce et que la plus grande part de la dépense est consacrée à des produits métallurgiques très pesants, il est bien manifeste que les frais de transport s'élèvent à des sommes énormes.

« Recevez, je vous prie, monsieur le sénateur, l'assurance de ma haute considération.

« CAMILLE PELLETAN. »

M. l'amiral de Cuverville. Cette lettre est très instructive.

M. Tassin. En résumé, si pénible que soit cette constatation, il faut reconnaître que le rapporteur du conseil général a traité la question du canal latéral à la Loire avec le parti pris d'un homme qui, comprenant que la Loire ne sera jamais navigable dans son lit, a voulu démontrer que cette grande voie navigable n'aurait ni trafic régional, excepté entre Nantes et Angers, ni transit intercontinental.

Cependant le rôle du conseil général n'est pas d'apprécier le côté économique ni la portée patriotique des grands travaux publics : c'est le rôle du Gouvernement et des Chambres. Celui du conseil général des ponts et chaussées est de statuer sur les projets d'exécution.

Or il n'a pas complété cette partie de sa fonction en ce qui concerne le chenal en Loire entre Angers et Nantes.

Il ne devait pas se borner à prévoir le prix d'établissement du chenal, il devait y ajouter celui des ports des deux rives de la Loire ; il y avait là matière à exercer sa haute et incontestable compétence puisque les ports devront être insubmersibles sans cesser d'être accessibles par les niveaux variables de la Loire.

Il y avait aussi à prévoir la dépense de raccordement de ces ports avec le chenal en Loire qui suivra, de mouille en mouille, plutôt le milieu que les rives de la Loire, et il aurait eu à examiner comment il aurait pu protéger ces travaux ou chenaux de raccordement qui seront sensiblement perpendiculaires au cours du fleuve, contre les ensablements qui se produiront par les plus petites crues et par conséquent à chaque crue.

Voilà une question de sa compétence digne de solli-

citer la science et l'expérience incontestables des membres de ce corps savant. Pourquoi a-t-il gardé le silence sur ces points qu'on aurait dû éclaircir avant de commencer les travaux du chenal qui sera ensablé à la première crue et emporté par la prochaine inondation ?

C'est parce que les riverains de la Loire, qui connaissent la puissance de destruction de ces inondations, sont tous favorables au canal latéral, de même que tous les bateliers de la Loire et tous ceux qui savent les services considérables que rend au pays le canal latéral à la Loire existant déjà entre Roanne et Briare.

En admettant la dépense du prolongement jusqu'à Briare soit de 200 millions, la charge de l'Etat serait seulement de 100 millions. C'est à peu près ce qu'a coûté l'approfondissement de la Seine. C'est le double de ce qu'a coûté la régularisation du Rhone, qui n'arrive pas à porter 300,000 tonnes tous les ans. Une annuité de 3 millions à prélever sur le crédit des voies navigables suffirait à couvrir la dépense à la charge de l'Etat, et elle ne deviendrait obligatoire pour lui que si les fonds de concours s'offraient au Gouvernement pour une somme égale et moyennant un péage kilométrique entre Briare et Nantes, dont le maximum serait de 6 millimes.

Si les adversaires du canal latéral pensent sérieusement qu'une partie du transit intercontinental, même après le percement du Simplon et l'ouverture de Panama, ne doit pas préférer la voie française aux ports de mer du Nord et aux voies allemandes, pourquoi s'opposent-ils à l'adoption de la résolution des voies navigables votée le 7 juillet 1904 ?

Quant à nous, après avoir examiné cette question sous tous ses aspects et après nous être assuré que le canal latéral ne peut causer aucun préjudice à aucun port de France ni à la compagnie d'Orléans, dont le dividende des actionnaires est garanti par l'Etat, comme l'intérêt de ses obligations, nous persistons à demander la mise en application de la résolution de la commission des voies navigables. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

Messieurs, j'ai été peut-être un peu long (*Non ! non !*), je m'en excuse, mais la question est très peu connue ; j'ajoute qu'elle ne sort pas du périmètre de la commission des voies navigables et comme nous n'avons pas à notre disposition le moyen de répandre la lumière dans tout ce pays de France que l'on a illusionné, auquel on a fait croire que l'on pouvait rendre la Loire navigable, non pas seulement de Nantes à Angers, mais de Nantes à Briare, il est indispensable que les intéressés connaissent au moins la situation qui leur est faite, connaissent aussi leurs droits à une plus juste répartition des subsides de l'Etat et finissent par voir respectées, plus qu'elles ne l'ont été jusqu'ici, les lois qui ont été votées. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur du budget des travaux publics.

M. Monestier, rapporteur. Messieurs, les orateurs qui viennent de me précéder à cette tribune ont successivement traité devant vous de nombreuses questions avec la compétence qui résulte de leur valeur et avec la chaleur déterminée par le dévouement qu'ils apportent à la défense des intérêts qui leur sont plus spécialement confiés. (*Très bien !*)

Je tromperais certainement votre attente si je me

permettais de les suivre dans tous les développements dans lesquels l'importance de ces sujets les a entraînés, mais j'irais aussi à l'encontre de vos désirs si je ne répondais aux points les plus importants qu'ils ont successivement abordés devant vous.

Il apparaîtra sans doute à l'Assemblée que les questions qui ont surgi avec le plus de relief de leurs discours sont les suivantes — ce sont du moins celles qui ont surtout retenu mon attention.

On nous a d'abord dit :

Ne disséminez pas les crédits dans un trop grand nombre de ports sur tout le littoral de la France ; concentrez-les dans des localités et sur des points judicieusement choisis de façon à donner aux grands ports le développement nécessaire et reliez-les le plus rapidement possible à l'intérieur du territoire par des canaux pouvant y amener des matières pondéreuses et avec elles le fret de retour nécessaire aux navires qui les fréquentent. (*Très bien ! très bien !*)

On nous a ajouté :

Ne laissez pas diminuer les crédits affectés aux travaux neufs productifs de la richesse publique ; augmentez les sommes attribuées à l'entretien des routes nationales.

Notre honorable collègue M. Le Cour de Grandmaison, qui représente dans cette enceinte une région favorisée par la nature — le beau département de la Loire-Inférieure où l'industrie est si prospère, car il a l'heureux privilège d'avoir dans les limites de son territoire non seulement le grand port de Nantes qui, dans les dix dernières années, a vu tripler son trafic, mais aussi le port de Saint-Nazaire qui va être aménagé de façon à recevoir les navires du plus grand tirant d'eau : de 8, 9 et 10 mètres — a ensuite évoqué devant vous une question importante : celle de la modification du régime des ports et de l'autonomie qu'il désirerait leur voir attribuer.

Enfin, M. Tassin a porté à cette tribune la question du canal latéral à la Loire, non étudiée au sein de votre commission des finances qui n'avait pas à en connaître ; mais les circonstances faisant que son rapporteur est en même temps celui de la commission des grands travaux, c'est à ce dernier titre que je lui répondrai.

Examinons donc tout d'abord la convenance qu'il y a de concentrer les crédits sur un petit nombre de points. Elle résulte forcément, dans l'esprit de tous, de l'évolution que subit depuis un certain nombre d'années la construction des navires.

Chacun sait que leur longueur, leur tonnage, leur tirant d'eau augmentent de plus en plus et nécessitent, par conséquent, des écluses de plus en plus longues, des formes de radoub de plus en plus grandes.

Chacun sait aussi qu'autrefois les navires à voyageurs attendaient volontiers avant de rentrer dans les ports de la Manche et de l'Océan l'heure de la haute mer. Actuellement, ils veulent pouvoir entrer dans les ports à toute heure et en tout état de la marée, comme cela a lieu dans un grand nombre de ports étrangers qu'ils ne tarderaient pas à préférer aux nôtres si cette possibilité ne leur était offerte.

Il en résulte la nécessité d'approfondir les passes et, par suite, de consentir de beaucoup plus grandes dépenses, qui ne peuvent être faites que sur un petit nombre de points ; ce qui conduit à restreindre de plus en plus les villes d'où partent les exportations de la France et où arrivent les produits importés par elle.

A l'endroit des voies navigables, nous pensons également qu'il convient de les rendre accessibles aux navires de haute mer sur leur plus grande longueur possible et de les protéger ensuite par voies d'eau, canaux ou rivières canalisées permettant d'aller prendre dans l'intérieur du territoire et d'amener dans les ports les matières d'une trop faible valeur pour pouvoir supporter les prix de transport des voies ferrées et qui, conduites dans les ports, assureraient aux navires qui les fréquentent le fret de retour, en les dispensant soit de revenir sur lest, soit d'aller chercher leur chargement dans un port étranger. (*Très bien ! très bien !*)

Je suis donc complètement d'accord sur ces points avec les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, mais, à cette constatation, je suis obligé d'ajouter la suivante :

L'application de ces principes n'est plus à faire ; elle a été assurée par le Gouvernement, la Chambre, et le Sénat, en 1903, dans le programme que vous avez voté à cette époque, par une loi dans laquelle, faisant application des idées que je viens de chercher à résumer, le Parlement a précisé, en un programme s'élevant à près de 300 millions, la manière d'appliquer le plus judicieusement ces idées, en y inscrivant des sommes de 29 millions pour améliorer les voies navigables, de 140 millions pour en créer de nouvelles, et de 80 millions pour compléter les installations de nos ports.

Le Sénat, trouvant les prévisions de la Chambre trop élevées, et considérant qu'elles entraîneraient de trop lourdes charges pour les contribuables, en a supprimé les deux tiers en retenant uniquement celles qui présentaient le caractère de première urgence et pour lesquelles les intéressés avaient pris l'engagement ferme de payer la moitié des dépenses.

Cela constitue un salutaire exemple de collaboration de l'Etat et de l'initiative privée, puisque, dans cette œuvre nationale, le Trésor ne supportera que la moitié des dépenses, le restant en devant être payé par les usagers.

C'est d'ailleurs la circonstance qui a conduit notre honorable collègue M. Le Cour de Grandmaison à formuler une crainte :

Il redoute que lorsque les chambres de commerce, villes ou départements auront dépensé les millions correspondant à leurs obligations, l'Etat ne soit pas en état de faire face aux siennes.

Cette crainte ne subsistera certainement pas dans son esprit quand il saura ce que le passé nous enseigne à ce sujet. Ce n'est pas en effet la première fois que des travaux sont faits dans de pareilles conditions financières ; il en est qui sont déjà entrepris sous un pareil régime.

M. Le Cour Grandmaison. On a mis vingt ans à les faire.

M. le rapporteur. Je n'en connais pas d'exemple ; mais, par contre, ce que je sais bien, c'est que l'Etat n'a pas laissé dépenser par les chambres de commerce plus qu'il ne dépensait lui-même, puisque ces dernières doivent encore 62 millions alors qu'il n'y a plus à dépenser que 64 millions sur les fonds du Trésor.

Dans le passé, ce n'est donc pas l'Etat qui a été en retard, puisqu'il a précédé et non suivi ses collaborateurs dans l'accomplissement de leurs obligations res-

Il suffira d'ailleurs au ministère des travaux publics, pour éviter l'inconvénient signalé, de continuer à suivre la sage ligne de conduite que dans le présent il observe en pareille matière en payant la moitié des travaux annuellement faits au moyen des fonds de concours, et l'autre moitié avec ceux de l'Etat. Ces indications donnent toutes garanties sur ce point, mais il en est un autre sur lequel il importe d'appeler l'attention : c'est la convenance qu'il y a d'augmenter ou, du moins, de ne plus réduire les crédits figurant au budget pour l'amélioration des voies navigables et des ports, crédits s'élevant à 25,760,000 fr. et inférieurs de 5 millions à ce qu'ils étaient en 1901 et 1902.

Nous sommes convaincus que le Gouvernement reconnaîtra lui-même cette nécessité et, pour la bien faire ressortir à ses yeux, nous rappellerons que dans l'éloquent discours qu'il prononçait à cette tribune au cours d'une des dernières séances, M. le président du conseil signalant à juste titre la nécessité d'arrêter le flot toujours croissant des dépenses publiques, indiquait qu'entre 1896 et 1903 elles avaient augmenté de 4 p. 100 en France et de 22 p. 100 en Allemagne.

M. Charles Riou. En Allemagne, l'augmentation des dépenses correspond à l'importance de la population.

M. le rapporteur. Donnant ensuite les éléments de cette majoration et faisant ressortir dans quelle mesure chacun de nos ministères y avait contribué, il n'a pu citer celui dont nous nous occupons en ce moment, et l'orientation de son discours ne lui a pas laissé le temps de le faire intervenir ; s'il eût pu le faire, il eût été conduit à montrer que, loin de contribuer à la majoration des dépenses de notre pays, ce ministère l'avait atténuée dans une large mesure puisque ses dépenses qui étaient de 365 millions en 1896, ne sont plus que de 227 millions en 1903, c'est-à-dire en diminution d'un tiers environ.

M. le Cour Grandmaison. Voilà la vérité.

M. le rapporteur. De ce fait, il résulte un enseignement que je trouve dans les paroles mêmes que M. le président du conseil prononçait ensuite lorsqu'il invoquait l'importance qu'il y a pour la France à ne pas diminuer la richesse publique, non seulement dans l'intérêt de ses habitants, mais aussi dans celui des finances publiques, parce qu'elle constitue le grand réservoir dans lequel les impôts directs et indirects vont puiser les ressources qui forment les recettes du budget et qui permettent de faire face aux dépenses militaires nécessaires pour assurer notre indépendance, et qui, si elles se développaient suffisamment, lui permettraient, sans emprunt ni impôt nouveau, de satisfaire nos aspirations démocratiques en assurant le succès des réformes sociales. (*Très bien !*)

Or les dépenses faites par le ministère des travaux publics sont au premier chef des dépenses productives puisqu'elles permettent de réduire le prix des matières premières et celui des produits manufacturés, conditions indispensables pour que l'industrie et le commerce de notre pays puissent lutter avec avantage contre la production étrangère. (*Très bien ! très bien !*)

Pour que les travaux à exécuter en vue de développer la richesse publique, et d'assurer aux classes ouvrières les salaires qui leur sont nécessaires soient

publics puisse compter pendant une dizaine d'années au moins sur les crédits actuels et que la réduction de 5 millions qu'ils ont subie ces derniers temps soit la dernière. (*Très bien!*)

Ces choses dites, on me permettra de rectifier l'erreur involontairement commise dans un autre sens par un des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, lorsqu'il disait que la France dépensait seulement 30 millions pour ses travaux neufs.

Le crédit de 30 millions ou, plus exactement, de 25, est en effet spécial aux voies navigables et aux ports; et il convient d'y ajouter tous ceux concernant les lacunes des routes nationales insuffisamment dotées, les chemins de fer, etc., etc., et aussi ceux que, par les soins des autres ministères, l'Etat consacre aux chemins vicinaux, aux constructions scolaires, à l'hydraulique agricole, etc., etc. Quand on en fait le total on trouve qu'en 1903 l'Etat dépensera pour des travaux en cours 216 millions, non compris les 95 millions qu'il affecte à la liquidation du passé sous la rubrique suivante de son budget : « Dépenses assimilables à des dettes d'Etat. »

Notre honorable collègue M. Laterrade se demandait pourquoi des travaux de chemins de fer étaient rapidement conduits sur tous les points du territoire, alors que ceux des voies navigables languissaient, et il recherchait si la cause n'en était pas dans la suppression des droits de navigation.

Il nous permettra de lui faire respectueusement remarquer qu'elle réside, au contraire, dans cette circonstance que les travaux de navigation se font avec les ressources ordinaires de budget tandis que les lignes de chemins de fer se construisent avec des fonds d'emprunt.

Emprunts faits, il est vrai, par les compagnies pour le compte de l'Etat qui les leur rembourse sous forme d'annuités, mais qui, pour être contractés à l'aide d'un intermédiaire et sous forme d'obligations des grands réseaux, au lieu de l'être sous forme de rente sur l'Etat, n'en sont pas moins des emprunts silencieusement faits par le jeu naturel des conventions de 1883. (*Très bien!*)

Cette rectification faite, je m'empresse d'ajouter qu'il ne suffirait pas de maintenir les crédits actuels des travaux neufs; il faut en outre relever les crédits d'entretien, notamment ceux des routes nationales et des ports.

Pour en rester convaincu, il suffit de faire les remarques suivantes :

La longueur des routes s'augmente d'année en année, et il en est de même de la circulation qu'elles desservent.

La valeur des matériaux va constamment en croissant ainsi que le prix de la main-d'œuvre qui va être augmenté de 500,000 francs à partir de 1906, pour majorer de pareille somme le crédit affecté aux paiements des cantonniers en vue de rendre leurs salaires équitablement égaux à ceux des ouvriers agricoles. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Or à toutes ces causes d'augmentation de dépenses d'entretien correspondent non des majorations, mais bien des diminutions de crédits, qui de 30 millions sont tombés à 29 millions, et il en résulte des conséquences qui, pour ne pas être immédiatement visibles, n'en seraient que plus mauvaises si on laissait par trop réduire l'épaisseur des chaussées. Comme le

si nous persistions dans ces errements, nous ressemblerions aux prodigues qui au lieu de se borner à dépenser leurs revenus mangent leur capital. (*Très bien!*)

Pour éviter les inconvénients qui résulteraient de la continuation de cette manière de procéder, il convient que M. le ministre des travaux publics, utilisant les recensements de la circulation auxquels il vient d'être procédé dans toute la France et qui font ressortir une notable augmentation de la circulation moyenne — 214 colliers au lieu de 171 — fasse connaître au Parlement les sommes qui lui sont nécessaires, et nous ne doutons pas que les Chambres ne les lui accordent, car en agissant ainsi elles commettront un acte de sage gestion du patrimoine que nous ont légué les générations passées. (*Très bien! très bien!*)

Cela est d'autant plus nécessaire que l'automobilisme, qui est à la veille de devenir un mode de locomotion prépondérant, donne à notre beau réseau de routes nationales un rôle primordial.

Certes, ces nouveaux véhicules sont moins lourds que les gros camions chargés de matériaux de construction, mais par contre ils développent de grandes vitesses qu'ils ne peuvent réaliser qu'en étant actionnés par des moteurs puissants, d'une force s'élevant jusqu'à 20 ou 25 chevaux et prenant leurs points d'appui sur les chaussées pour lesquelles il en résulte une usure toute spéciale. (*Très bien!*)

Ce qui est vrai pour les chaussées, pourrait être redit pour les ports. Je ne veux pas m'y attarder, mais il est certain que des machines plus nombreuses, des écluses et des bassins plus étendus, des passes plus profondes accroissent les dépenses d'entretien et devraient déterminer une augmentation de crédits correspondante.

Je ne voudrais pas abuser de la bienveillante attention du Sénat (*Parlez! parlez!*), cependant puisqu'il veut bien si aimablement m'y autoriser j'ajouterai quelques remarques relatives à une question importante que M. Le Cour Grandmaison a traitée à cette tribune dans des termes qui témoignaient d'une étude approfondie.

Pris à l'improviste, je ne saurais apporter à cette heure une aussi sérieuse documentation sur une matière qui ne peut être incidemment traitée et résolue à l'occasion de la discussion du budget. Ce que j'ai vu à ce sujet en France et ce que j'ai observé à l'étranger me permet cependant de montrer que la question de l'autonomie des ports est beaucoup plus délicate qu'on ne pourrait le supposer.

Adoptée en Angleterre, cette solution y a généralement donné de bons résultats, bien que nous ayons constaté dans certains de ses ports, à Liverpool notamment, des conséquences qui seraient difficilement admises en France.

Quoi qu'il en soit, chez nos voisins ce régime consiste à donner au port une personnalité propre chargée d'équilibrer ses dépenses d'établissement et d'entretien au moyen des taxes établies sur les navires ou leurs cargaisons. Ils s'administrent eux-mêmes; l'Etat ne leur donne rien : tout ce qu'il fait, dans certains cas, c'est de leur consentir des prêts au taux de 3 1/2 p. 100, s'il m'en souvient bien. (*Très bien! très bien!*)

Je doute fort qu'en France on veuille s'accommoder

de mes honorables collègues, qui lors de l'établissement du programme de 1903, demandaient avec instance les subventions les plus fortes possible pour les travaux à faire dans leurs ports, et qui seraient sans aucun doute, les premiers à repousser le régime anglais qui aurait pour effet de supprimer toute subvention de la métropole aux ports complètement décentralisés.

M. Peytral. Ce serait une injustice, si l'Etat ne donnait plus rien, car les ports sont un des éléments principaux de la prospérité nationale.

M. le rapporteur. Je suis tout à fait de cet avis, mon cher collègue, et nous avons également contribué à le faire prévaloir en soutenant ensemble, devant le Sénat, les propositions tendant à faire payer par l'Etat 43 des 86 millions qui doivent être dépensés, dans les ports.

Aussi comprendrais-je très bien la solution dans laquelle le régime de l'autonomie serait organisé avec des subventions analogues à celles qu'on accorde aux chemins vicinaux s'élevant au cinquième, au quart ou au tiers de la dépense...

M. Charles Riou. C'est ce que fait la Belgique.

M. le rapporteur. Mais ce que m'expliquerais plus difficilement, ce serait un régime dans lequel des allocations de l'Etat s'élevant à la moitié des dépenses seraient administrées par un pouvoir local autonome en dehors des représentants de l'ensemble des contribuables français, qui payeraient cependant cette large part des dépenses.

Il en est un autre ordre d'idées qu'il convient d'indiquer à ce sujet.

A côté d'intérêts communs, certains de nos ports croient à tort avoir des intérêts contraires et c'est ainsi que, dans certaines circonstances, Honfleur, Le Havre et Rouen, comme Saint-Nazaire et Nantes, Pauillac et Bordeaux ont parfois fait entendre des voix discordantes.

Rendus autonomes, ils pourraient être tentés d'user les uns contre les autres une partie des forces vives qui doivent, dans leur intégralité, être mises au service de l'ensemble du pays, dont les ports de mer sont comme les portes ouvertes sur les océans et le restant du monde. (*Très bien!*)

La légitime intervention de l'Etat en ces matières empêche que les ouvrages à l'établissement desquels collabore largement tout le pays ne soient en rien détournés du grand rôle en vue duquel ils sont édifiés.

Remarquons d'ailleurs que l'autonomie est à moitié réalisée par les pouvoirs accordés aux chambres de commerce qui exécutent et surveillent bien des choses dans les ports où leur juste et précieuse influence se fait sentir, presque dans une aussi large mesure que celle de l'administration centrale.

L'autonomie permettrait-elle d'accélérer l'exécution des travaux et de réaliser les simplifications de procédure qu'en attendent ses partisans? Il est permis de se le demander quand on remarque que les plus grandes complications proviennent des formalités auxquelles sont assujettis les travaux qui s'exécutent dans les zones frontalières et cela dans l'intérêt supérieur de la défense nationale. (*Très bien!*)

Ces formalités, qui mettent en jeu les grands rouages de nos administrations seraient-elles plus vite remplies par un représentant du port que par un ministre? On neut, semble-t-il, émettre des doutes à ce

Ajoutons qu'il n'a jamais paru qu'à égalité de trafic les installations de nos ports fussent inférieures à celles des ports de l'étranger, auxquels nous voulons bien emprunter des enseignements, mais auxquels nous nous refusons à reconnaître les supériorités qu'ils n'ont pas (*Très bien!*) et nous aurons donné l'ensemble des raisons qui nous amènent non à conclure, mais à laisser complètement en suspens cette délicate question qui pourrait peut-être trouver sa solution dans de partielles modifications du régime actuel, plutôt que dans sa complète transformation.

M. l'amiral de Cuverville. Monsieur le rapporteur, voulez-vous me permettre un mot?

M. le rapporteur. Très volontiers.

M. l'amiral de Cuverville, de sa place. Vous avez parlé, tout à l'heure, des ports anglais. Ces ports, effectivement, sont construits par des associations auxquelles l'Etat est venu en aide dans une certaine mesure, mais elles sont en possession d'un immense privilège, qui consiste à percevoir des taxes sur tous les navires qui se servent de leurs ports. Grâce à ces taxes, que nous avons fait disparaître de tous nos ports, elles peuvent rentrer dans les déboursés avec lesquels elles ont fait les travaux.

Avant de parler d'autonomie pour nos ports, il faudrait donc, au préalable, résoudre cette question : les traités par lesquels nous avons ouvert tous nos ports sans frais à tous les étrangers peuvent-ils être modifiés de telle sorte que ceux qui participeront aux dépenses des ports puissent retrouver dans les taxes dont les navires seront frappés les frais qu'ils auront supportés?

M. Peytral. J'ajouterai dans le même ordre d'idées—si M. le président veut bien me permettre à mon tour de présenter une observation après M. de Cuverville—que l'hypothèse dans laquelle vous vous placez, monsieur le rapporteur, est celle dans laquelle l'Etat renoncerait à subventionner les ports et leur assurerait l'autonomie. Cela me paraît inadmissible, parce qu'il faudrait comme contre-partie que l'Etat abandonnât aux ports toutes leurs recettes et que les ports ne vissent plus apporter la large part qu'ils fournissent actuellement dans l'ensemble des recettes de l'Etat. Votre hypothèse n'est pas celle des partisans de l'autonomie des ports ; ceux qui la demandent la veulent raisonnable, mesurée, compatible avec les exigences de l'Etat, établissant, en un mot, une juste répartition entre les avantages d'une part, et les charges de l'autre.

M. le rapporteur. Je remercie mes honorables collègues de leurs interruptions, car elles vont me permettre de préciser un point que j'avais laissé de côté pour ne pas trop allonger le débat.

Comme le fait observer M. l'amiral de Cuverville, il convient de se demander si les taxes dont seraient frappés les marchandises utilisant nos ports permettraient à ces derniers de faire face à leurs dépenses comme cela a lieu en Angleterre.

Or il faut remarquer que la France et sa voisine sont dans des situations toutes différentes.

Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler que le trafic des ports anglais est bien plus important que celui des ports français, ce qui leur permet, avec des taxes plus faibles, de récupérer des sommes plus importantes.

L'Angleterre bénéficie, en effet, d'une situation ma-

dance du fret de retour constitué par ses fers et charbons, qui assurent un chargement aux navires qui lui apportent les cotons, les laines, les grains, les bois, les bestiaux, etc.

Malheureusement notre situation est tout autre, cette matière imposable est chez nous bien moins importante; il en découle que si nos ports voulaient mettre des droits assez élevés pour couvrir non la totalité, mais simplement la majeure partie de leurs dépenses de travaux neufs et d'entretien, il en résulterait des taxes élevées qui amèneraient certains courants de transport à se déplacer au profit des ports concurrents.

M. l'amiral de Cuverville. C'est parfaitement exact.

M. le rapporteur. Je m'arrête; je ne veux pas traiter une question que j'ai déclaré ne vouloir qu'indiquer et je me bornerai, avant de descendre de la tribune, à répondre sommairement aux développements anticipés que vient d'y apporter l'honorable M. Tassin.

Le Sénat se souvient que la Chambre des députés, comme lui-même, admit en 1903 la nécessité qu'il y a de réunir le grand port de Nantes qui va être mis en mesure de recevoir les navires de 8 mètres de tirant d'eau, avec l'important réseau des voies navigables, qui aboutit au Maine et à Angers, réseau d'un développement de près de 400 kilomètres.

On reconnu alors que le trait d'union de 86 kilomètres à établir entre ces deux villes avait une importance spéciale. Pour le réaliser, la Chambre des députés avait inscrit au programme une somme de 14 millions destinée à rendre la Loire navigable entre Nantes et Angers.

Votre commission des grands travaux, saisie par l'honorable M. Tassin de la proposition tendant à substituer un canal entre Nantes, Angers, Tours et Orléans, à l'amélioration du fleuve, a sursis à statuer jusqu'au moment où on lui aurait fait connaître tous les éléments de la question et notamment les résultats des essais de mise en état de navigabilité de la Loire.

En conséquence, le Parlement a prescrit l'exécution de travaux en Loire, entre Angers et Chalonnes, prévus comme devant coûter une somme de 1,660,000 fr. à prélever jusqu'à concurrence de 830,000 fr. sur les crédits inscrits au budget de l'État et pour pareille somme sur les fonds de concours offerts par les intéressés.

La commission s'est réservé de vous apporter un avis définitif sur ce qu'il conviendra de faire quand on lui aura fait connaître les résultats de ces essais. Ils sont en cours et paraissent devoir donner de bons résultats, mais on ne peut pas encore se prononcer définitivement à leur sujet; aussi semblait-il prématuré de porter cette question à la tribune avant que nous puissions vous en exposer tous les éléments.

Je proposerai donc au Sénat d'imiter sa commission des grands travaux en réservant son opinion et d'attendre jusqu'au jour où, les essais étant terminés, M. le ministre nous aura fait connaître son opinion en y joignant les engagements d'offre de concours ferme de moitié consentis en faveur de la solution qu'il préconisera.

J'ai fini, messieurs, ces trop longues observations, qui m'ont paru nécessaires pour ne pas laisser subsister dans les esprits ce que les conclusions formu-

lées devant vous semblaient avoir de trop optimiste ou de trop pessimiste. Je terminerai en émettant l'avis que ce qui convient à l'heure actuelle, ce n'est pas de remanier des programmes qui viennent d'être adoptés, mais bien de les exécuter le plus rapidement possible (*Très bien! très bien!*) et d'assurer à bref délai l'application de la loi de 1903, qui permettra de donner et aux producteurs et aux consommateurs, au commerce, à l'agriculture et à l'industrie des satisfactions depuis longtemps attendues, tout en montrant à l'Europe que la France sait marcher hardiment, dans la voie du progrès comme les nations voisines et concurrentes. (*Très bien! et applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

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

M. Tassin. Messieurs, je n'ai rien à répondre aux dernières paroles de M. le rapporteur disant qu'on réserverait à la commission le droit de statuer en dernière analyse. Je veux seulement rectifier une erreur qu'il a commise; en effet, la commission des voies navigables a pris, le 7 juillet dernier, une décision ferme, dans laquelle elle invitait le ministre des travaux publics à apporter le projet, depuis longtemps promis, du canal latéral. Elle a pris cette décision en adoptant la rédaction proposée par M. Antonin Dubost, rapporteur général du budget, invitant le Gouvernement à rechercher les fonds de concours jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense de construction du canal latéral. Il y a là une décision formelle de la commission. M. Monestier n'était peut-être pas présent à la commission ce jour-là, mais elle était régulièrement convoquée, elle a très régulièrement délibéré et statué, et la décision qu'elle a prise est celle que je viens de dire.

M. le rapporteur. Je n'ai point oublié que la commission a demandé la production d'un projet de canal latéral à la Loire de Nantes à Angers à Tours et Orléans; mais, en ce qui concerne les travaux de première urgence, elle a considéré ce projet comme un des éléments de décision qui lui sont nécessaires pour opter entre les diverses solutions en présence entre Nantes et Angers dont la jonction doit être réalisée dans des conditions permettant une solution convenable avec ce qui serait ultérieurement fait en amont de cette dernière ville. Elle a besoin en effet de connaître à la fois les résultats des essais, les projets divers et les dépenses qu'occasionnerait chacun d'eux.

Sous ces réserves je me plais à reconnaître avec M. Tassin que la commission a demandé au Gouvernement de produire un projet de canal latéral.

M. Pauliat. Et un projet étudié sérieusement.

M. l'amiral de Cuverville. Nous demandons les projets qui ont été produits

5. — QUESTION

M. le président. La parole est à M. Bonnefille pour une question qu'il désire poser à M. le ministre des travaux publics qui a accepté d'y répondre.

M. Bonnefille. Messieurs, je remercie M. le ministre d'avoir bien voulu accepter de répondre à une question que je voulais lui poser à propos de l'accident terrible qui est arrivé sur le petit chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours le jour de la Mi-Carême, et que je ne lui ai pas posée le jour même, voulant lui laisser le temps de faire procéder à une enquête. Ce jour-là, un train parti le matin de Paris à Limours à quelque distance de la station d'Annoy à

un endroit qu'on appelle le Pont-Royal. Il y a eu malheureusement trois morts et un certain nombre de blessés. Le feu a pris aux voitures et le train tout entier a brûlé. On frémit vraiment à la pensée de la catastrophe épouvantable qui se serait produite si le déraillement avait eu lieu quelques heures plus tard, au moment où les trains sont généralement bondés, surtout un jour de fête.

Nous serons certainement unanimes à envoyer l'expression de nos douloureuses sympathies à toutes les familles des malheureuses victimes. (*Très bien! très bien! sur un grand nombre de bancs.*)

Messieurs, en présence d'une pareille catastrophe, il convenait d'en rechercher les causes et de prendre les mesures les plus sévères pour en prévenir le retour.

On a paru attribuer le déraillement à l'excès de vitesse imprimée par le mécanicien à sa machine. Je n'en sais absolument rien, c'est une affaire à éclaircir; mais, ce que je sais bien, c'est que nous avons un corps de mécaniciens absolument admirables, attachés strictement à tous leurs devoirs et capables de tous les plus grands dévouements. (*Très bien! très bien!*)

Le malheureux mécanicien, en tous cas, a été victime de son devoir et de son dévouement en remontant sur sa machine pour opérer une manœuvre destinée à empêcher la locomotive de sauter.

Quand il se produit des accidents de cette nature, nous voyons généralement poursuivre ou de malheureux mécaniciens ou les chauffeurs ou les hommes préposés aux aiguillages, ou des employés subalternes, souvent surmenés ou excédés par une tension excessive ininterrompue, alors que peut-être il faudrait chercher les responsabilités un peu plus haut. Dans l'espèce, je crois que si le mécanicien a été coupable, et je formule à cet égard, je le répète, les plus expresses réserves, il s'est trouvé en présence d'une situation dont il était absolument irresponsable. Son train était en retard et vous savez, messieurs, qu'on oblige les mécaniciens à regagner le temps perdu; ils sont blâmés lorsqu'ils n'arrivent pas à l'heure; mais pour que la marche des trains soit possible, pour qu'elle se fasse dans de bonnes conditions de vitesse qu'on réclame de plus en plus grande, il faut au moins qu'on donne aux mécaniciens une voie bien établie et susceptible de supporter les vitesses qui doivent être imprimées aux machines.

La vitesse des trains de voyageurs peut aller et va, suivant les tableaux de marche, souvent à 65 kilomètres sur cette partie de la voie où l'accident s'est produit. Or la ligne dont il s'agit se trouve dans des conditions particulières. C'est vers 1846, je crois, qu'à été inauguré le chemin de fer de Paris à Sceaux et à Orsay avec des courbes qui pouvaient descendre jusqu'à 30 mètres de rayon. A cette époque, il y avait des trains articulés, avec des roues obliques ou galets placés à l'avant et à l'arrière des machines, de façon à éviter les déraillements; cela permettait de circuler sur les raquettes de Paris, de Sceaux et d'Orsay et de franchir sans danger les courbes de la ligne n'ayant que de très faibles rayons. Quelques années après, la compagnie d'Orléans prit possession de la ligne, et vers 1892 réduisit la voie de la largeur normale de 1 m. 44, au lieu de 1 m. 70 qu'elle avait précédemment. Elle s'est alors trouvée dans l'obligation de

complètement le tracé de Bourg-la-Reine à Sceaux et Robinson. A l'endroit où s'est produit l'accident, la voie forme un S. Il y a deux courbes d'environ 400 et 325 mètres de rayon, qui sont réunies par une partie droite de 125 mètres.

Toutes les populations ont demandé avec la plus vive instance que ces deux courbes fussent supprimées et remplacées par une nouvelle courbe d'environ 600 mètres de rayon. Cela était d'autant plus nécessaire qu'à cet endroit le terrain est extrêmement mauvais et glissant. Sur ce point, messieurs, j'apporte les doléances de la région tout entière et je m'appuie tout à la fois sur les dires d'ouvriers ayant travaillé sur la ligne aussi bien que sur l'expérience d'hommes techniques de haute valeur, avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir de ces diverses questions.

Ils estiment tous que, même avec la vitesse qui était donnée au train, l'accident ne se fût pas produit si l'on avait pris certaines précautions.

Je l'ai dit, le terrain à ce point est extrêmement glissant et la compagnie d'Orléans, qui, en faisant sa transformation, avait eu soin, dans certaines parties de sa ligne, de retenir la voie par de solides murs de soutènement, de faire des fossés avec un double mur retenus par des arcs pour l'écoulement des eaux — aurait dû avoir le soin d'agir de même au lieu de l'accident.

Ces travaux donnaient une garantie certaine. Mais il n'y avait rien là, et les quelques travaux effectués précédemment étaient absolument insuffisants pour empêcher l'affaissement et le glissement du sol au lieu où s'est produit l'accident, et c'est à cet endroit qu'il était le plus nécessaire d'effectuer les plus sérieuses consolidations.

Je le sais d'autant mieux que, tous les jours, je parcours la ligne.

D'un autre côté, il est indispensable, quand une courbe doit être suivie par des trains à une certaine vitesse, qu'il y ait un certain devers à la voie, de façon à éviter les déraillements. Or d'après le dire de personnes compétentes, le devers était absolument insuffisant.

D'un côté, nous avons des courbes dans un mauvais terrain, courbes dont on demande avec raison le redressement depuis longtemps; d'un autre côté, nous avons un mauvais sol qui glisse, qu'aucun mur de soutènement ne retient; enfin nous avons un devers de la voie qui ne donne pas la garantie suffisante pour les allures à grande vitesse obligée à certains moments.

Je demande à M. le ministre de vouloir bien faire porter son enquête sur les divers points que j'ai l'honneur de lui signaler, de rechercher les responsabilités où qu'elles soient et quelles qu'elles soient, et de vouloir bien prescrire pour un avenir aussi rapproché que possible toutes les mesures qu'il jugera nécessaires pour éviter le retour de pareilles catastrophes. Je lui demande de vouloir bien les prescrire d'urgence, parce qu'il y a une émotion considérable et légitime dans toute la région, dont les doléances ne sont que trop souvent lettre morte, et cette émotion est d'autant plus justifiée que, pendant les quelques jours qui ont précédé l'accident, de nombreuses plaintes ont été émises par des voyageurs qui passaient à cet endroit; on y ressentait des secousses

indiquer que la voie était en mauvais état, qu'il se produisait, soit un tassement, soit un mouvement quelconque auquel on aurait dû remédier.

On s'est plaint ; personne ne s'en est préoccupé. Généralement, on n'arrive à se préoccuper des réclamations du public que lorsqu'il est trop tard et qu'il y a eu de nombreuses victimes. Il faut que cela cesse. (*Marques d'assentiment.*)

J'ai en vous la plus entière confiance, monsieur le ministre ; je sais que vous remplirez votre devoir, tout votre devoir ; nos populations partagent cette confiance et ce n'est pas en vain que j'aurai fait appel à votre sollicitude pour la sauvegarde des grands intérêts qui vous sont confiés. (*Très bien ! très bien !*)

Pendant que je suis à cette tribune je vous demande la permission d'appeler aussi votre bienveillante attention sur la suppression des passages à niveau.

Aux abords de Paris, nous avons sur le boulevard extérieur et aussi à Gentilly des passages qui sont très dangereux. On a récemment autorisé, je crois, l'établissement d'un tramway traversant le passage à niveau de Gentilly. Je comprends très bien qu'on ait autorisé le passage de ce tramway, car il importe de faciliter les communications d'une région très intéressante de la banlieue et qu'il eût été très difficile de passer ailleurs qu'à ce passage à niveau.

Mais il y a là aussi, je crois, des projets de déviation dont je vous demanderai de vouloir bien hâter, autant que possible, l'exécution, parce que la circulation d'un tramway avec trolley, sur ce passage à niveau, là où il y a des trains de vitesse toutes les cinq minutes, constitue réellement un nouveau danger.

Or les dangers qui existent sur la ligne sont déjà suffisamment grands sans qu'on permette d'en créer de nouveaux. Je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous voudrez bien faire le nécessaire pour que la circulation sur ce passage à niveau ne soit absolument que tout à fait provisoire. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je déclare à M. Bonnefille, en ce qui concerne le passage à niveau de Gentilly, qu'il y a un projet de dressé à l'heure actuelle, et que très prochainement ce passage sera supprimé.

Avant de répondre à la question de M. Bonnefille, qui a trait à l'accident d'Arcueil, je demande au Sénat la permission d'adresser nos douloureuses condoléances aux familles des morts victimes de l'accident, et nos sympathies et nos encouragements à ceux des blessés qui sont encore cloués sur leur lit de douleur. (*Très bien ! très bien !*)

Je demande aussi la permission d'adresser nos félicitations à ce conducteur de train, à cet homme marié, qui couvert de sang et de blessures a eu le sang-froid et le courage de se précipiter au devant du train qui venait en sens inverse, de l'arrêter et d'éviter ainsi une catastrophe pire que celle que nous déplorons à l'heure actuelle. (*Applaudissements.*)

Aussitôt que l'accident m'a été annoncé, je me suis rendu sur les lieux. J'ai vu, j'ai entendu, et j'ai emporté des impressions que je demande au Sénat la permission de ne pas lui communiquer encore. (*Très bien ! très bien !*) D'ailleurs, une enquête est faite à cette heure par le contrôle des chemins de fer ; une

instruction est ouverte. Aussitôt que j'en connaîtrai les résultats, si des responsabilités sont établies, où qu'elles soient, je rechercherai les sanctions nécessaires, et je donne l'assurance au Sénat que je les appliquerai sans faiblesse aucune. (*Approbatton unanime.*)

M. Bonnefille. Je remercie M. le ministre de ses déclarations.

M. le président. L'incident est clos.

M. le président. Personne ne demande plus la parole pour la discussion générale?...

Je donne lecture des chapitres :

1^{re} section. — Dépenses ordinaires.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

§ 1^{er}. — Personnel.

« Chap. 1^{er}. — Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 1 million 380,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Frais de voyages et de missions du ministre et du personnel de l'administration centrale, 3,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3. — Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, 3,893,000 francs. » (Adopté.)

« Chap. 4. — Enseignement et écoles des ponts et chaussées, 232,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées, 7,760,800 fr. »

M. Antoine Perrier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Antoine Perrier.

M. Antoine Perrier. Messieurs, c'est une très brève question que j'ai à adresser à M. le ministre des travaux publics.

Un règlement du mois de mai 1877 a établi quelles étaient les conditions d'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées. Parmi les dispositions portées dans ce règlement fait pour l'exécution de la loi du 30 novembre 1850 se trouve celle-ci : « Le concours et classement des candidats s'ouvrira à Paris le 1^{er} juin de l'année qui suivra la déclaration d'admission aux épreuves définitives. »

Ce concours dure généralement jusqu'à la fin de juillet : il est extrêmement sévère et exige une somme de travail considérable de la part des postulants. C'est précisément le moment où la chaleur est la plus intense partout et notamment à Paris. Des plaintes se sont élevées sur l'époque où a lieu ce concours, plaintes dont je me fais l'écho devant le Sénat, car plusieurs réclamations m'ont été adressées tendant à en faire changer, si c'est possible, la date, et à la reporter au 1^{er} septembre. La température sera plus clémente à ce moment-là, et facilitera le travail des candidats.

Je viens donc demander à M. le ministre des travaux publics si les observations qui m'ont été présentées lui paraissent fondées, de vouloir bien fixer, chaque année, ce concours au 1^{er} septembre.

Je pense que cette demande faite au nom de beaucoup d'intéressés ne souffrira pas de difficultés et sera accueillie favorablement.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre, de sa place. Mon prédécesseur, au mois de décembre dernier, a fixé au 19 juin la date du concours des conducteurs. Je ne puis pas, en ce moment, rapporter l'arrêté pris par l'honorable M. Maruéjols; mais je promets à mon honorable collègue M. Perrier d'examiner cette question de très près, et d'avancer ou de reculer la date de ce concours, de façon à ce qu'il ait lieu soit avant, soit après les chaleurs.

M. Antoine Perrier. Cela me suffit, monsieur le ministre; je vous remercie.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 5. (Le chapitre 5 est adopté.)

M. le président. « Chap. 6. — Personnel des ingénieurs des mines, 655,800 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6 bis. — Subvention à l'École nationale supérieure des mines, 236,300 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Enseignement et écoles des mines, 82,700 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Personnel des sous-ingénieurs et des contrôleurs des mines, 509,200 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 10. — Salaires des agents temporaires et auxiliaires, 441,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Frais généraux du service des ponts et chaussées, 1,332,000 francs. »

Au début de la séance, M. Laterrade a développé un amendement tendant à augmenter de 100,000 fr. le crédit de ce chapitre 11, mais notre honorable collègue m'a fait connaître qu'il renouçait à son amendement pour émettre le vœu que dans le budget de 1906, le Gouvernement réalise l'augmentation demandée.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre, de sa place. Mon collègue M. Laterrade a satisfaction pour ainsi dire avant l'heure. Je rappelle qu'au cours du budget 1903, à la Chambre des députés, M. Maruéjols prit l'engagement d'étudier la question du traitement des cantonniers.

Une commission fut réunie l'année dernière. Elle eut à s'occuper à la fois des retraites et des traitements. Elle améliora considérablement les retraites. Quant aux traitements, elle décida que, dans chaque département, une commission spéciale serait nommée en vue de procéder à la révision des traitements des cantonniers, en tenant compte des salaires payés aux cultivateurs du pays. Cette commission s'est réunie, elle a fixé les traitements, et il résulte de l'examen des salaires payés dans chaque département que la somme totale versée aux cantonniers pour salaires est majorée de 500.000 fr. C'est plus que ne demande M. Laterrade et notre honorable collègue a ainsi satisfaction par avance. (*Très bien ! très bien.*)

M. le président. M. Laterrade ayant retiré son amendement, je mets le chapitre 11 aux voix avec le chiffre de la commission des finances, 1,332,000 fr. (Le chapitre 11 est adopté.)

M. le président. « Chap. 12. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime, 384,500 francs. »

La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. Messieurs, à la Chambre des députés, la question de l'institution si intéressante et si utile des maîtres et officiers de port a été débattue avec un grand talent et je n'y reviendrais pas si, à mon sens elle n'avait pas été présentée d'une façon

des rivalités qui existent entre les éléments constitutifs de ce corps ayant des origines différentes. Je crois qu'il est de notre devoir d'envisager la question de plus haut en considérant le bien du service et les intérêts de la marine marchande, celui des armateurs, des expéditeurs ou destinataires, industriels ou agriculteurs.

Les maîtres et officiers de port sont, comme vous le savez, messieurs, chargés de la direction des mouvements de nos ports de commerce, entrée et sortie des bâtiments, amarrage à quai ou sur des bouées. Obligés à un service de jour et de nuit, ils doivent être assez jeunes et assez vigoureux pour accomplir par tous les temps des fonctions pénibles, délicates, qui exigent un coup d'œil sûr, des décisions rapides et une science nautique éprouvée. Avec l'augmentation des tonnages, la complexité croissante des navires modernes, le métier devient de plus en plus difficile. Il est important de ne pas être désorienté par un incident ou même par un accident grave.

Il faut que les officiers de port soient au courant des besoins du commerce, de ses usages, de la législation maritime commerciale. Il leur serait même utile de connaître des langues étrangères.

Quand on songe à la rapidité des transactions d'aujourd'hui, à la valeur seule de la coque et des machines d'un navire de commerce, et qu'on y ajoute celle des marchandises qu'il renferme, on peut juger combien serait préjudiciable le moindre retard dans le débarquement ou l'embarquement du fret, quels désastres et quelles ruines entraînerait un accident ou un échouage dans l'entrée des passes, dans l'avant-port ou dans le bassin d'un port de commerce. Ce sont les intérêts de l'armateur, de l'expéditeur et du destinataire qui sont en jeu.

Il est donc absolument nécessaire de recruter avec le plus grand soin le personnel des maîtres et des officiers de port et d'organiser le corps de telle sorte qu'on ne puisse pas être appelé à diriger un service dont on ne connaît pas à fond tous les rouages et dont on n'a pas gravi successivement tous les échelons.

Or, voyons ce qui se passe aujourd'hui : ce sont les décrets du 13 juillet 1854 et du 31 mars 1901 qui régissent le recrutement des maîtres et officiers de port dont l'avancement n'est nullement réglé.

Nous y trouvons tout d'abord cette condition :

« Les candidats à ces emplois — capitaines, lieutenants et maîtres de port — doivent être âgés de plus de trente ans au moins et de soixante ans au plus. »

Nous ne dirons rien de la limite inférieure d'âge qui nous paraît bien choisie, mais la limite supérieure nous semble excessive. Comment ! vous allez admettre à soixante ans comme maîtres, lieutenants ou capitaines de port des hommes qui vont faire leur début dans cette carrière pour laquelle toutes les qualités que j'ai énumérées plus haut sont nécessaires ! Sans doute, ces qualités peuvent se rencontrer chez un homme de soixante ans, mais pendant combien de temps persisteront-elles encore ? Elles ne tarderont pas à baisser. Vous avez aujourd'hui deux capitaines qui ont soixante-douze ans, six lieutenants qui en ont soixante-dix-huit, cinq autres possèdent des âges variant de soixante-dix à soixante-seize ans. C'est beaucoup trop, dans certains cas, pour le bien de ce service, et, à mon avis, la limite supérieure d'âge

cinq ans et peut-être y aurait-il lieu de fixer une limite d'âge pour la retraite !

La seconde condition imposée aux candidats est d'avoir été officier de la marine, maître des équipages de la flotte, d'avoir navigué au long cours ou au cabotage, d'avoir servi comme pilote breveté dans certaines conditions choisies tout à fait arbitrairement, comme on va le voir.

Un ancien officier de marine peut être nommé immédiatement soit capitaine, soit lieutenant de port. Aucune condition de grade, de temps de grade, de commandement n'est spécifiée. Il y a quelques années on a nommé officier de port un adjudant principal des équipages de la flotte. D'où protestations, et cependant cet adjudant principal pouvait être chargé de la direction des mouvements du port, de commander ou de faire exécuter des mouvements fort compliqués à des bâtiments de guerre d'un gros tonnage, de les amarrer à quai ou à un corps mort et pouvait avoir montré des qualités que n'aurait peut-être pas un lieutenant de vaisseau sorti de la marine depuis vingt-cinq ou vingt-six ans, et n'ayant jamais commandé même un torpilleur.

Il est donc nécessaire que cet arbitraire cesse d'autant plus que la majorité des officiers de marine qui briguent cet emploi sortent du rang et que l'on va se trouver d'ici quelques années devant des officiers qui pourront ne pas présenter les mêmes qualités que les anciens. On sait, en effet, que, depuis le ministère de M. Pelletan, le recrutement des officiers sortis du rang a été modifié au grand détriment de la valeur du cadre des officiers mécaniciens. L'école des élèves officiers sortant de la maîtrise des équipages de la flotte, nouvellement créée, fait chaque année des enseignes de vaisseau provenant, pour les quatre cinquièmes, des sous-officiers appartenant aux autres spécialités, timoniers, gabiers, canonniers, etc., spécialités plus marines que la première. D'ici peu, ces officiers rechercheront dans les ports de commerce des emplois et seront fort peu préparés au métier d'officier de port.

Il y aurait un moyen simple de couper court aux récriminations, d'avoir un corps homogène connaissant à fond toutes les parties du métier : ce serait de faire débiter tous les candidats par le grade de maître, en réglant l'avancement au choix et à l'ancienneté. On tiendrait compte pour cet avancement des années de commandement dans la marine de l'Etat et dans la marine du commerce, des aptitudes développées dans le service, du brevet supérieur de capitaine au long cours, de la connaissance des langues étrangères, etc.

Ce que je propose pourra sembler dur à quelques-uns, mais est-ce que dans les finances le sous-officier et l'officier supérieur ne débute pas souvent par une perception de 4^e classe avant de devenir receveurs particuliers ? D'ailleurs, je ferai remarquer que les officiers de marine arriveront vers l'âge de quarante-deux ou quarante-cinq ans, avec des retraites supérieures à 3,000 fr., les adjudants principaux vers le même âge, avec des pensions variant entre 1,600 et 2,000 fr., tandis que les capitaines au long cours n'obtiendront l'emploi recherché que vers quarante-huit à cinquante ans et une retraite des invalides variant de 564 à 948 fr., suivant l'âge.

Donc, les marins de l'Etat auront encore l'avantage sur les autres.

J'arrive maintenant aux conditions à remplir par les marins du commerce, capitaines au long cours et au cabotage.

Ceux qui ont commandé en premier des navires de 500 tonnes sont plus avantagés pour le grade de capitaine ou de lieutenant que ceux qui ont servi comme seconds à bord de bâtiments qui ont au moins 4,000 tonnes ou moins de 2,400 tonneaux de jauge brute, suivant qu'il s'agit du grade de capitaine ou de lieutenant de port.

Or à l'heure actuelle, les navires de 500 tonnes sont des navires faisant le petit cabotage, tandis que des navires de 1,400 tonnes brutes font le grand cabotage et le long cours. Il y a donc là une inégalité choquante qu'il s'agit de faire disparaître, car les qualités nautiques, les connaissances techniques, le degré intellectuel, l'instruction et l'éducation sont, en général, plus élevés chez le capitaine au long cours naviguant sur les grands paquebots postaux que chez les commandants de petits navires. Les nouveaux programmes du brevet supérieur de capitaine au long cours ont relevé beaucoup, depuis dix ans qu'ils sont appliqués, le niveau intellectuel des officiers de la marine marchande.

Il est donc extrêmement important, dans l'intérêt de tous, du service, des armateurs et des producteurs, de modifier les décrets de 1852 et de 1901 en faisant passer tout le monde par le grade de maître et en donnant un avancement plus rapide au moyen d'un choix assez large à ceux qui se distinguent par leurs aptitudes, leur savoir et leurs capacités. (*Très bien ! très bien !*)

M. l'amiral de Cuverville. Monsieur le président, je demande la permission de répondre un mot de ma place.

M. le président. La parole est à M. l'amiral de Cuverville.

M. l'amiral de Cuverville, de sa place. Vous n'ignorez pas, messieurs, qu'à l'heure présente, l'avancement dans la marine militaire est extrêmement lent ; que des lieutenants de vaisseau ayant acquis beaucoup d'expérience, ayant rendu de nombreux et excellents services ont dix-sept ans d'ancienneté dans leur grade. Tous les ministres qui se sont succédé dans ces dernières années ont recherché les moyens de pallier à cette situation douloureuse.

De temps à autre, le ministre des travaux publics veut bien faire appel à un certain nombre de lieutenants de vaisseau qui, au point de vue professionnel, sont irréprochables, et qui demandent à entrer précisément dans les ports maritimes. Ne pensez-vous pas messieurs, qu'il serait très regrettable de fermer ces emplois à des officiers qui, par ailleurs — M. le ministre peut consulter leurs dossiers — présentent toutes les garanties voulues pour entrer dans le service des ports ? (*Très bien !*)

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, je ne puis faire qu'un égal éloge des maîtres et officiers de port provenant soit de la marine marchande soit de la marine militaire.

L'honorable M. Cabart-Danneville comprendra qu'il me serait difficile de répondre à toutes les observations qu'il a présentées, car je n'étais pas prévenu de sa question.

Quant à la revision du décret de 1854, modifié par

le décret de 1901, qu'il réclame, j'ai la bonne fortune de lui apprendre que le 25 février dernier, me préoccupant de cette question, j'ai nommé une commission qui va se réunir le 13 avril prochain et qui aura à examiner la situation des officiers et maîtres de port, leur nomination, leur avancement et les indemnités de toutes sortes qu'ils reçoivent.

Je prends l'engagement de soumettre à cette commission les observations présentées par l'honorable M. Cabart-Danneville en l'invitant à les examiner avec la plus grande attention. (*Très bien ! très bien !*)

M. Cabart-Danneville. Je remercie M. le ministre de ses déclarations.

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

Je mets aux voix le chapitre 12.

(Le chapitre 12 est adopté.)

M. le président. « Chap. 13. — Personnel des gardes-pêche, gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce, 2,688,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Frais généraux du service de surveillance de la pêche sur les canaux et les cours d'eau navigables canalisés, 16,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Personnel des maîtres et gardiens des phares et fanaux, 850,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Frais généraux relatifs au personnel des agents inférieurs de la navigation inférieure, des ports et des phares, 832,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions, 6,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 18. — Personnel du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer, 238,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 19. — Personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, 922,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 20. — Personnel des contrôleurs des comptes des chemins de fer et des contrôleurs du travail, 336,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Frais de tournées des contrôleurs des comptes des chemins de fer et des contrôleurs du travail, 82,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer et canaux concédés et subvention au congrès international des chemins de fer, 363,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 23. — Frais généraux du service de surveillance des mines, minières, carrières et appareils à vapeur, 290,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Indemnités aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, 250,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Comité de contentieux et frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux. — Frais de procédure de déchéance et de mise en adjudication des concessions minières exploitées, 41,670 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 26. — Secours aux anciens fonctionnaires ou agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc., 490,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 27. — Bonifications des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat, 151,000 francs. »

M. Laterrade avait demandé, au début de la séance, par voie d'amendement, d'augmenter de

50,000 francs le chiffre du crédit de ce chapitre. Mais M. Laterrade retire son amendement pour émettre le vœu dont j'ai déjà donné connaissance au Sénat. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. J'ai déjà répondu, monsieur le président ; satisfaction a été donnée à M. Laterrade par une résolution de la commission.

M. Laterrade. Je n'ai qu'à remercier M. le ministre d'avoir bien voulu donner d'avance satisfaction au vœu que j'ai exprimé.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 27.

(Le chapitre 27 est adopté.)

M. le président, « Chap. 28. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et des chemins de fer de l'Etat, 3,000 francs. » — (Adopté.)

§ 2. — Entretien.

« Chap. 29. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, des comités et commissions, 164,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 30. — Matériel et dépenses diverses des écoles des ponts et chaussées et des mines, et des services annexes de ces écoles, 97,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics. — Abonnements. — Annales des ponts et chaussées et des mines. — Achat d'ouvrages et de cartes. — Reliures, 538,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 32. — Routes et ponts (entretien et réparations ordinaires), 29 millions. »

M. Camille Jouffray. Je demande la parole.

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

M. Camille Jouffray. A l'occasion du chapitre 32 du budget des travaux publics, je voudrais, monsieur le ministre, rappeler en quelques mots à votre bienveillant intérêt le pont suspendu de Vienne, au sujet duquel MM. Cazeneuve, Normand et Buyat sont déjà intervenus à la chambre des députés et qui est l'objet des doléances aussi bien que des craintes de mes concitoyens.

Nous avez bien voulu promettre qu'une épreuve nouvelle serait faite dans les conditions réglementaires pour s'assurer de sa solidité et je vous en remercie.

Mais permettez-moi de le dire, il ressort d'une lettre récente des maires intéressés que cette épreuve pourrait être dangereuse. Elle ne devra donc être poussée à son extrême limite qu'avec beaucoup de prudence, après un examen attentif des câbles et, surtout, des câbles-amarres enfouis en terre depuis de longues années.

Quoi qu'il en soit, ou le pont croulera sous la charge de 200,000 kilogr. qui lui sera imposée, et il en résultera des embarras considérables pour les habitants des deux rives, ou bien il résistera et nous n'en aurons pas moins un moyen de communication insuffisant pour une population agglomérée de 35,000 âmes.

Vienne est une ville industrielle d'une certaine importance. Il n'y a pas seulement de florissantes usines de draperie qui occupent des milliers d'ouvriers, il y a aussi des établissements métallurgiques qui livrent quotidiennement de lourdes pièces dans la Loire, et n'est-il pas surprenant qu'on soit fréquemment obligé pour cela d'aller à 28 kilomètres emprunter l'un des ponts de la ville de Lyon.

Dès lors, une étude immédiate s'impose, soit en vue de transformer le pont actuel en pont rigide, soit en vue de créer de toutes pièces un pont fixe plus en aval et de conserver celui dont on se plaint comme simple passerelle, ce qui serait selon moi la meilleure solution.

C'est cette étude que je sollicite plus particulièrement de votre gracieuseté, monsieur le ministre. Elle est nécessaire, qu'il s'agisse d'obvier aux risques de l'épreuve que vous avez eu l'obligeance d'ordonner, ou bien d'apporter à notre industrie viennoise le secours dont elle a besoin.

Vous me disiez tout à l'heure en riant, monsieur le ministre, et avec beaucoup de bonne grâce, que, dans l'intérêt de mon pays, je voulais vous entraîner dans une voie dangereuse pour votre budget et dans laquelle vous ne pouviez me suivre pour le moment.

Permettez-moi d'ajouter que nous attendons davantage de votre bienveillance. Vous ne voudriez pas que nous en fussions réduits à souhaiter la chute de notre pont suspendu le jour de l'épreuve, à désirer cette catastrophe, afin que nous ayons enfin le pont rigide ou fixe qui nous est indispensable. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs à gauche.*)

M. Edouard Millaud. Je demande la parole.

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

M. Edouard Millaud. Messieurs, l'honorable M. Jouffray a exprimé dans les meilleurs termes une grande partie de ce que je voulais dire à la tribune. J'y monte à présent pour l'appuyer et déclarer que toutes ses affirmations sont de la plus scrupuleuse exactitude. Entre la ville de Gisors et une quarantaine de kilomètres au-dessous, on ne rencontre en ce moment que des ponts de bois, des ponts suspendus qui, suivant une expression heureuse, se balancent au gré des vents et ne peuvent pas supporter de lourds chargements; de telle sorte que, toutes les fois que nous avons à transporter des charges lourdes telles que du charbon, des pierres, des métaux ou enfin des matériaux encombrants, du département du Rhône dans le département de l'Isère ou réciproquement, nous sommes obligés de faire un circuit par la ville de Lyon.

Evidemment, l'honorable rapporteur de la commission des finances qui, sur l'article 32 du ministère des travaux publics a si sagement parlé de l'indispensable développement donné aux routes nationales, doit comprendre mieux que personne l'intérêt de la question qui nous préoccupe.

Pour que nos routes nationales soient vraiment utiles et rendent tous les services qu'on en attend, encore faut-il absolument qu'elles ne soient point isolées, qu'elles soient réunies entre elles, reliées les unes aux autres par les ponts qui franchissent les fleuves et les rivières, que les communications, en un mot, soient amplement et sûrement facilitées.

Je suis trop respectueux de nos finances, je sais trop bien que nous devons chaque année mesurer nos dépenses et nos ressources, pour demander qu'on modifie, tout de suite, tous les ponts de France trop insuffisants.

Les ponts métalliques ou les ponts de pierre sont chers, mais il est des sacrifices qu'il faut savoir faire s'ils sont profitables à l'intérêt public et aux recettes du Trésor.

Quant au pont qui relie Sainte-Colombe à Vienne les ingénieurs ont depuis si longtemps étudié la question que je serais étonné de la voir résolue.

A dire mon opinion personnelle, je crois qu'on aurait dû depuis longtemps transformer en pont rigide le pont suspendu actuel. (*Très bien !*)

Il est à craindre qu'on ne s'y décide qu'après des épreuves désastreuses.

Mon honorable ami M. le ministre des travaux publics a bien voulu ordonner de nouvelles épreuves, je souhaite qu'elles réussissent, mais je n'ai pas la foi.

Je ne pourrai à ce sujet que faire un vœu, c'est que le pont y résiste. S'il ne résiste pas, comme le suppose M. Jouffray, nous en serons alors non seulement réduits à chercher un meilleur moyen de communication, mais privés pendant de longs jours sur ce point de toute relation entre l'Isère et le Rhône.

Dans une lettre très spirituelle, les maires de Vienne et de Sainte-Colombe se sont expliqués sur cette question. Je n'aurai pas la cruauté de la lire à MM. les ingénieurs dont je connais tout le dévouement et tout le savoir.

La lettre n'a encore été publiée que par la presse départementale.

Je demande fermement à M. le ministre de hâter la solution promise.

On s'est adressé à ses gracieux sentiments. Je préfère lui recommander la question qui nous occupe au nom de l'intérêt du pays et d'une bonne administration. Il voudra bien, j'espère, user de son influence pour obtenir de sérieuses épreuves, s'il y a lieu d'en entreprendre de nouvelles, en tout cas hâter de trop longues études, pour que nous sachions enfin à quoi nous en tenir. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre, de sa place. Le pont de Vienne à Sainte-Colombe a été réparé et examiné attentivement il y a trois ans. L'année dernière les épreuves réglementaires furent faites. Mais les intéressés prétendirent qu'elles n'avaient pas eu lieu dans les conditions normales.

Les ingénieurs des ponts et chaussées prétendaient le contraire. Que pouvais-je faire? J'ai ordonné de nouvelles épreuves et j'ai invité les ingénieurs à appeler les maires intéressés à y assister. Elles démontreront que le pont est en bon ou mauvais état, et s'il est mauvais, je prends l'engagement de faire procéder à une nouvelle étude. Dans tous les cas, il ne dépend pas de ma gracieuseté de répondre, comme je le voudrais, et à mon collègue M. Millaud et à mon collègue M. Jouffray. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gourju, de sa place. M. le ministre veut-il que je lui donne un renseignement tout frais? Ces jours derniers, le conseil général du Rhône a tenu une session extraordinaire au cours de laquelle je me suis trouvé en contact avec le conseiller général du canton de Condrieu qui, par bonne fortune, se trouvait être M. Razuret, ancien agent voyer de l'arrondissement, donc en ces matières aussi compétent que personne.

Or il n'est pas douteux, m'a-t-il dit, que la situation du pont de Sainte-Colombe ne soit périlleuse. Nous sommes convaincus qu'il ne résisterait pas aux épreuves réglementaires, et c'est probablement pour cela que les dernières épreuves n'étaient pas réglementaires. On n'a pas fait subir au pont le chargement que le règlement indique.

La situation est lamentable, puisque nous sommes menacés du jour au lendemain, de voir les relations interrompues entre Vienne, qui est une ville impor-

tante, et la grosse commune de Sainte-Colombe, qui lui sert pour ainsi dire de faubourg.

M. le ministre. Les épreuves vont avoir lieu dans une huitaine de jours.

M. Antonin Dubost, rapporteur général de la commission des finances. M. le ministre ne pourrait-il pas en même temps faire examiner quel pourrait être le prix de la transformation de ce pont suspendu en pont rigide ?

M. le ministre. Pour un pont rigide, étant donnés les précédents, la dépense varierait — sans étude précise — de 1 million et demi à 2 millions.

M. le président. Il n'y a plus d'observations sur le chapitre 32 ?..

J'en donne une nouvelle lecture :

« Chap. 32. — Routes et ponts (entretien et réparations ordinaires), 29 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 33. — Entretien des chaussées de Paris, 3 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 34. — Navigation intérieure (rivières). — Travaux ordinaires (entretien et grosses réparations), 6,055,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 35. — Navigation intérieure (canaux). — Travaux ordinaires (entretien et grosses réparations), 6,162,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 36. — Ports maritimes. — Travaux ordinaires (entretien et grosses réparations) 7,179,000 fr. (Adopté.)

« Chap. 37. — Phares, fanaux et balises (entretien et grosses réparations), 1,520,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 38. — Matériel des mines, 12,300 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 39. — Frais d'application de la loi du 31 mars 1903 sur l'amélioration des retraites des anciens ouvriers mineurs, 1,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 40. — Participation de la France dans les dépenses de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, 22,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 40 bis. — Frais de représentation du ministère des travaux publics au congrès international des chemins de fer de Washington, 35,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 41. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 42. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

2^e Section. — Dépenses extraordinaires.

3^e partie. — Services généraux des ministères

§ 1^{er}. — Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat.

« Chap. 43. — Remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des rivières, canaux et ports en France, 1,354,429 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 44. — Remboursement des avances, autres que celles des compagnies, affectées à des travaux de chemins de fer, 400,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 45. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (conventions autres que celles approuvées par les lois du 20 novembre 1883), 7,700,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 46. — Annuités aux compagnies conces-

sionnaires de chemins de fer (conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883), 40,600,000 fr. » La parole est à M. Milliès-Lacroix.

M. Milliès-Lacroix. Messieurs, avant que le Sénat ne passe au vote des chapitres relatifs aux annuités et garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer, je désire poser une question à M. le ministre des travaux publics, que j'ai d'ailleurs prévenu.

Il s'agit, messieurs, de la sécurité des voyageurs, non pas sur nos grands réseaux — la question a été traitée d'une manière très complète par l'honorable M. Ournac dans son fort intéressant rapport — mais sur le réseau métropolitain de Paris.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler la catastrophe horrible qui a eu lieu il y a environ deux ans. Vous savez à quoi elle fut due. Je viens demander à M. le ministre quelles sont les mesures prises par son département pour prévenir des accidents aussi épouvantables.

Dans diverses stations, on aperçoit une petite lampe à pétrole accrochée au poteau indicateur de la sortie.

Si cette lampe constitue, à elle seule, l'éclairage de secours en cas d'accident, l'on conviendra que ce moyen est tout à fait insuffisant et que de graves dangers menaceraient les voyageurs si des faits analogues à ceux de 1903 venaient à se produire.

Il est indispensable que l'éclairage des galeries, des stations et des voitures soit assuré d'une manière permanente ; et pour cela il faut que chaque canalisation soit indépendante de la canalisation qui est affectée à la traction.

J'ai l'honneur de demander à M. le ministre quelles sont les mesures prises pour arriver à cette amélioration. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le ministre. Mon honorable ami M. Milliès-Lacroix me demande quelles sont les mesures prises ou à prendre pour assurer l'éclairage en vue de la sécurité des voyageurs dans le métropolitain. Je dois faire remarquer que le métropolitain est un chemin de fer d'intérêt local, soumis par conséquent au régime de la loi de 1880 et que de ce chef le réseau appartient pour la construction au préfet de la Seine, et pour l'exploitation au préfet de police. Je n'ai, en ce qui me concerne, qu'un simple droit de contrôle. M. Clémenceau a insisté sur la nécessité d'assurer la permanence de l'éclairage dans les souterrains, les stations et les voitures.

Des mesures avaient été prises dès le début de l'exploitation du métropolitain pour assurer la permanence de cet éclairage. Malheureusement l'accident de 1903 démontra l'insuffisance de ces mesures. Aussi le lendemain de l'accident, M. le préfet de police constitua-t-il une commission technique spéciale chargée d'étudier toutes les questions relatives au métropolitain, et notamment celle de l'éclairage. Un premier rapport fut déposé à la fin de 1903, qui donna lieu à des observations de la part de la compagnie du métropolitain. La commission étudia ces observations. Un second rapport fut déposé six mois après, qui servit de base à l'arrêté du préfet de police du 28 décembre 1904.

D'après cet arrêté, toutes les dispositions sont prises pour établir la permanence de l'éclairage et elles doivent être appliquées dans les six mois. L'arrêté étant du 28 décembre 1904, c'est donc le 30 juin prochain qu'il aura son plein et entier effet.

Grâce à ces mesures, la permanence de l'éclairage

sera obtenue par l'indépendance des prises de conduite d'électricité alimentant la traction d'une part, et les souterrains de l'autre : la sécurité des voyageurs se trouvera ainsi complètement assurée.

Il est inutile d'ajouter, Messieurs, que dans la sphère de mes attributions et d'accord avec M. le préfet de police, je tiendrai la main à ce que les prescriptions de l'arrêté soient rigoureusement appliquées. *(Très bien ! très bien !)*

M. Milliès-Lacroix. Je remercie M. le ministre de ces explications.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 46. *(Le chapitre 46 est adopté.)*

M. le président. « Chap. 47. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer non concédés construits par l'Etat, des chemins de fer concédés placés sous le séquestre administratif et des lignes revenues à l'Etat par suite des déchéances définitives. — Dépenses relatives aux lignes dont la déchéance a été prononcée, 330,000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 48. — Garantie d'intérêts aux compagnies de chemins de fer français, 18,800,000 fr. »

La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. Messieurs, dans la séance du 13 février dernier, la Chambre des Députés instituait un débat des plus intéressants, relatif aux tarifs des chemins de fer, aux transports des légumes, des fruits, des poissons et des fleurs ; on aurait pu y introduire également le lait et les beurres. Cette question très vaste comprend donc nos importations et nos exportations et elle concerne aussi bien la marine marchande que l'agriculture, le commerce et l'industrie. Elle a sa répercussion sur les garanties d'intérêt, car un bon système de tarifs augmente le trafic des compagnies, alors qu'une mauvaise méthode peut l'annuler complètement ou du moins le restreindre dans des proportions notables. Je pense donc qu'il n'est pas inutile de reprendre en quelques mots ce débat au Sénat. Il a été fort étendu à la Chambre ; les détails en ont été traités d'une façon remarquable par des orateurs distingués comme MM. Le Bail, Dauzon, Arnal, Galpin et Roch. Je serai donc très bref.

La mise en valeur de certains terrains qui formaient autrefois des plaines de sables, des landages, l'avitaillement des prix du blé, du colza, de beaucoup d'autres cultures spéciales ont amené nos agriculteurs à mettre en herbes de vastes terrains, à se livrer à l'élevage, à produire du lait et du beurre, à accroître les cultures maraîchères et fruitières.

Pour l'écoulement de ces produits, des débouchés sont nécessaires en France, à l'étranger ; malheureusement, depuis quelques années, nos concurrents étrangers, syndiqués pour la plupart, favorisés par des tarifs avantageux, ont augmenté leurs exportations dans certains pays où nous étions jusqu'alors presque seuls fournisseurs. Les Danois, les Belges nous font une concurrence redoutable pour les œufs, le beurre ; les Italiens, pour les fruits et les légumes.

S'il a fallu de tout temps une rapidité aussi grande que possible pour les denrées délicates et qui ne se conservent pas longtemps, il est nécessaire aujourd'hui d'arriver sur les marchés dans des conditions de prix permettant de soutenir la concurrence. Les compagnies de chemins de fer, dirigées par des hommes éminents comme MM. Sartiaux, Heurtault, de Lar-

minat, Barabant, Noblemaire et autres ingénieurs dont les noms m'échappent, ont admirablement compris la situation et ont établi des tarifs spéciaux donnant à peu près pour les prix de la petite vitesse une rapidité de transport égalant celle de la grande vitesse et des tarifs d'exportation et d'importation. Les compagnies ont déjà beaucoup donné, mais ces tarifs ne sont pas les mêmes pour une denrée déterminée sur toute l'étendue du réseau français ; ils sont quelquefois, faute de renseignements précis ou pour tout autre cause, trop lentement établis ou modifiés. Il y a quelquefois des bizarreries, telles que celles-ci par exemple :

Des choux-fleurs envoyés de Cherbourg au Havre, distance de 383 kilomètres, coûtent comme transport 27 francs la tonne par wagon complet ; ils coûtent 47 fr. 15 pour venir de Cherbourg à Paris sur une distance de 371 kilomètres.

Le minimum de poids par wagon complet est différent pour les choux-fleurs et les choux-pommes ; il est de 2,500 kilos pour les choux-fleurs et sera, lorsque le tarif sera homologué — et il serait désirable qu'il le fut dans le plus bref délai — de 3,000 kilos. Actuellement, il est de 4,000 kilos, et cependant les choux-fleurs, sous un même volume, pèsent plus que les choux-pommes. D'un autre côté, le transport des choux-pommes de Cherbourg à Paris est de 31 fr. 15 par tonne et par wagon complet, alors qu'il est de 41 fr. 15 pour les choux-fleurs. Et cependant ce sont les mêmes harasses qui contiennent les deux sortes de légumes, et si les choux-fleurs ont une plus grande valeur marchande, ils sont moins délicats à transporter que les choux-pommes.

Je vous disais tout à l'heure, messieurs, que suivant le tarif, le trafic peut être modifié et même annulé. En voici un exemple ? Le prix de transport pour les choux-fleurs est tel que, les surfaces plantées en choux et en choux-fleurs étant identiques, on a expédié en 1903 de Cherbourg par chemin de fer 2,802 tonnes de choux-pommes alors qu'on expédiait seulement 85 tonnes de choux-fleurs. La différence est passée en Angleterre parce que la compagnie de navigation anglaise prend seulement 27 shillings, soit 33 fr. 75 par tonne.

Je sais fort bien que le problème est souvent plus complexe qu'il ne paraît et je rends hommage aux deux compagnies auxquelles nous avons plus particulièrement affaire, les compagnies de l'Ouest et du Nord, qui mettent la meilleure volonté, le plus grand empressement à donner satisfaction aux desiderata exprimés par les pêcheurs, par les maraîchers et qui fournissent des vitesses très suffisantes, fort accélérées même.

Mais si elles avaient souvent des renseignements plus précis, plus certains, les services seraient certainement plus rapidement améliorés. Il y aurait moins de perte de temps et d'efforts si, dans une commission comme celle dont on a parlé à la Chambre des députés, les directeurs ou les chefs de service trouvaient à côté d'eux des producteurs, des expéditeurs ou leurs représentants.

Il est possible aussi, il est même sûr que certaines réglementations de l'Etat empêchent la rapidité des transports agricoles en augmentant la responsabilité des compagnies : c'est sur ce point que j'appellerai l'attention de M. le ministre des travaux publics, de même que je lui demanderai toute sa sollicitude pour

vaincre certaines résistances étrangères. Il arrive par exemple, que des trains légumiers attendent pendant dix-neuf heures à la frontière, une correspondance qui les amène à leur destination. Or, comme les chemins de fer de la nation dont je parle appartiennent à l'Etat il serait peut-être possible par des négociations d'éviter cet énorme retard extrêmement préjudiciable à nos expéditeurs.

M. le ministre. Je suis intervenu déjà dans certains cas déterminés où le fait s'est présenté.

M. Cabart-Danneville. Je vous en remercie.

Les Italiens, les Allemands, les Belges sont arrivés à de remarquables résultats au point de vue des exportations. L'honorable M. Dauzon a fourni à la Chambre des députés des détails fort intéressants, que je me contenterai de rappeler brièvement. Il a montré les exportations croissant en Italie grâce à la rapidité et au bon marché de ses transports.

Il a cité des chiffres d'une éloquence dont nous devons tenir compte.

« Voulez-vous, a dit l'honorable député, que nous comparions les tarifs italien, allemand et français par 1,000 kilogr. et 1,000 kilomètres ? Le raisin frais, tarif français, payera par tonne et par 1,000 kilomètres 117 ou 121 fr. suivant qu'il s'agit de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ou de la compagnie d'Orléans ; si c'est la compagnie allemande qui expédie, le raisin frais payera 38 fr. 50 ; si c'est la compagnie italienne, 25 fr. Voilà les chiffres. »

Notre consul général à Londres, dans un rapport adressé au ministre des affaires étrangères, écrivait dernièrement :

« Comment se fait-il donc que la France qui, suivant l'expression d'un éminent géographe, offre « une richesse de gammes qu'on ne trouve nulle part ailleurs », comment se fait-il que cette France ne sache pas mieux profiter, dans son commerce avec l'Angleterre, des avantages naturels, du climat et aussi, devons-nous ajouter, du voisinage rapproché qu'elle possède par rapport à ses concurrents ?

« C'est que ceux-ci, grâce à une intelligente organisation commerciale, sont parvenus à suppléer à ce que la nature ne leur accordait pas :

« Ils ont donné d'abord à leurs transports par voies ferrées et par mer un soin que nous ne connaissons pas encore : tarifs tout particulièrement bien combinés entre ses diverses lignes ; vitesse accélérée ; enfin et surtout de nombreux wagons et steamers ventilés et munis d'appareils réfrigérants.

« Or de toutes ces questions de tarifs réduits et combinés, de vitesse accélérée des trains, de wagons et steamers réfrigérés, de toutes ces questions dépend intimement le succès ou l'insuccès des exportations d'une région. »

Je sais que des ingénieurs fort distingués, MM. Lambert et La Coque, s'occupent de cette question de transports et de dépôts frigorifiques, si indispensables à la régularisation des cours, si nécessaires à nos producteurs de lait, de beurre, de fruits, de légumes. Il existe déjà des wagons ventilés et réfrigérés sur la ligne de Brest à Paris, sur les lignes de Bretagne.

M. l'amiral de Cuverville. Ils ne sont pas nombreux.

M. Cabart-Danneville.... on m'assure qu'il va en être établi cette année sur les lignes de Normandie, je le désire vivement, mais il me semble que là

aussi la commission demandée par le projet de résolution de la Chambre des députés aura une œuvre à faire.

Voyez, messieurs, à quel résultat est arrivée l'Allemagne au moyen de ses tarifs de transport pour la pêche, pour la marine marchande ; je l'indiquais dans le journal le *Yacht* du 9 juillet 1904 en citant l'œuvre de la compagnie de navigation Nordsee, et le capitaine de frégate Charlier, commandant la station de la Manche et la mer du Nord disait dans un rapport :

« La consommation du poisson se généralisant de plus en plus en Allemagne, la société Nordsee croit pouvoir bien augurer de l'avenir, d'autant plus qu'elle rencontre de la part de l'administration des chemins de fer toutes les facilités désirables. Non seulement l'expédition en gare de Nordenham se fait promptement, mais ces wagons circulent sur toutes les lignes allemandes en grande vitesse au prix de la petite vitesse. Cette même faveur a d'ailleurs été accordée à tous les transports de poissons frais expédiés qui partent de Nordenham, de Gestemunde, d'Altona ou d'ailleurs, et elle n'a pas peu contribué, dans ces dernières années, à populariser la consommation de cet aliment. »

Quant à la marine marchande, la *Revue de la Ligue maritime française* nous donne sous le titre :

« Un nouveau système de primes pour la marine marchande » des indications précieuses sur les moyens employés par deux lignes de navigation hambourgeoises : la Deutsche Levante Linie et la Deutsche Ost-Africa Linie pour s'assurer un fret abondant et rémunérateur au moyen d'un système de primes indirectes qui ne coûtent rien à l'Etat.

Ce système est basé sur la réduction du prix de transport des marchandises d'exportation destinées au Levant et à l'Afrique de l'Ouest ou en provenant sur tout l'ensemble des chemins de fer allemands. Les résultats en ont été merveilleux. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point au moment où nous étudierons la loi sur la marine marchande dont nous n'avons pas encore le projet. Souhaitons qu'il vaille mieux que son devancier en 1902, qui a tout arrêté, constructions et armements, et que je n'ai cessé de combattre au moment où il nous était présenté, en montrant que si l'on avait adopté la proposition Rispal, qui corrigeait légèrement la loi de 1893, on aurait eu une loi presque parfaite.

Je tenais, messieurs, à soumettre ces divers points au Sénat pour lui montrer combien nous serions coupables de ne pas perfectionner nos moyens de transport, afin de donner à nos industries agricoles et maritimes un essor nouveau et le moyen de lutter efficacement contre la concurrence étrangère. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur divers bancs.*)

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

Je mets aux voix le chapitre 48.

(Le chapitre 48 est adopté.)

M. le président. « Chapitre 49. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local, de tramways et automobiles, 3,800,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 50. — Subventions à l'Algérie pour les dépenses de chemins de fer, 18 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 51. — Garanties d'intérêts aux com-

pagnies de chemins de fer tunisiens, 2 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 52. — Amélioration des retraites des anciens ouvriers mineurs (loi du 31 mars 1903), 1 million de francs. » — (Adopté.)

§ 2. — Travaux.

« Chap. 53. — Lacunes des routes nationales et des routes thermales, 700,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 54. — Rectifications des routes nationales et des routes départementales du département de la Haute-Savoie, 300,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 55. — Routes nationales. — Réparations extraordinaires et travaux neufs, 1,675,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 56. — Constructions des routes forestières de la Corse, 25,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 57. — Construction de ponts, 1 million de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 58. — Ponts à péage dépendant des routes nationales (loi du 30 juillet 1880). » — Mémoire.)

M. Maurice-Faure. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Maurice-Faure.

M. Maurice-Faure. Messieurs, à l'occasion de la discussion du chapitre 58, dont M. le président vient de lire le libellé, M. le ministre des travaux publics a été interrogé à la Chambre des députés sur le rachat de l'un des derniers ponts à péage qui existent malheureusement encore en France : celui qui relie, sur l'Isère, à la limite de deux départements, Saint-Hilaire-du-Rosier à Saint-Nazaire-en-Royans.

Insuffisamment renseigné, l'honorable ministre n'a pu que répondre, suivant la formule d'usage, qu'il examinerait la question.

Je viens tout simplement le prier de vouloir bien faire connaître le résultat de cet examen.

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

M. le ministre. Messieurs, je fus en effet questionné à la Chambre des députés sur le pont de Saint-Hilaire-du-Rosier. La question m'était toute nouvelle et je ne pus que promettre de l'étudier.

Or quand je demandai à mes services du ministère le dossier de cette affaire, on me répondit qu'on n'en possédait pas. Je fus d'abord étonné, mais mon étonnement disparut lorsque j'appris que ce pont à péage reliait une route départementale et un chemin vicinal, et qu'il était par conséquent du ressort du ministère de l'intérieur et non des travaux publics.

Il y a une légère différence entre les deux situations. Quand un pont à péage est sur une route nationale, il appartient au ministère des travaux publics de le racheter, et celui-ci demande à cet effet certaines subventions, très légères d'ailleurs, aux intéressés. Quand, au contraire, le pont est situé sur un chemin vicinal ou qu'il relie un chemin vicinal à une route départementale, ce sont les départements intéressés qui le rachètent, et l'Etat intervient, par l'intermédiaire du ministère de l'intérieur, pour accorder une subvention.

Cela est si vrai que les départements intéressés, la Drôme et l'Isère, ont consacré le principe du rachat par leurs propres moyens en faisant même le départ des dépenses revenant à chacun d'eux. Quand je dis

qu'ils ont fait ce départ, je vais trop loin ; ils ont essayé de le faire, mais ils n'ont pu se mettre d'accord, et c'est, à l'heure actuelle, ce qui retarde le rachat du pont.

Je n'ai donc qu'à émettre un vœu, à savoir que les départements réalisent l'accord qui les intéresse ; s'ils le réalisent, le ministre de l'intérieur interviendra pour leur accorder la subvention d'un tiers, conformément à la loi. (*Très bien !*)

M. Maurice Faure. Je remercie M. le ministre des travaux publics de ses explications très nettes qui démontrent avec évidence que le retard très regrettable apporté au rachat du pont à péage de Saint-Hilaire-Saint-Nazaire est uniquement dû à un dissentiment momentané, survenu entre les conseils généraux des deux départements, auxquels il appartient de régler d'un commun accord et le plus tôt possible, conformément au vœu qui vient d'être exprimé, un différend dont souffrent très sérieusement et se plaignent à juste titre les populations intéressées.

La déclaration ministérielle ne rappelle, il est vrai, que des faits bien connus de tous ceux qui sont au courant de la question ; mais elle aura pour résultat, j'en suis convaincu, en établissant, d'une manière incontestable, aux yeux de tous les citoyens de bonne foi, la vérité vraie, d'éclairer l'opinion publique de la région dont il s'agit et de détruire ainsi de fausses légendes exploitées dans certains milieux mal informés contre des élus républicains qui ont fait leur devoir, tout leur devoir et continueront à l'accomplir sans se lasser jusqu'à l'aboutissement définitif de leurs efforts. (*Très bien ! très bien !*)

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

Je mets aux voix le chapitre 58.

(Le chapitre 58 est adopté.)

M. le président. « Chap. 59. — Amélioration des rivières, 2.697.000 fr. »

La parole est à M. Pic-Paris.

M. Pic-Paris. Je n'ai pas l'intention d'abuser de la patience du Sénat. A cette heure avancée, je crois que ce qu'il y a de mieux à faire c'est d'être bref et précis. M. le ministre a bien voulu me promettre de répondre à la question que je vais lui poser.

M. Monestier, rapporteur du budget des travaux publics, a déjà exposé la question du canal latéral à la Loire ; il a expliqué que la commission des voies navigables avait demandé au ministère des travaux publics de faire procéder aux études nécessaires pour établir un canal. Il a expliqué notamment qu'on avait mis à sa disposition une somme de 1,660,000 fr. pour faire des essais de création d'un chenal à Chalonnnes.

Je viens demander à M. le ministre, comme je l'ai déjà demandé à M. le commissaire du Gouvernement l'année dernière, où en sont ces études pour les canaux et quel est le résultat des travaux qui ont été exécutés à Chalonnnes. Dans le cas où le résultat de ces travaux serait satisfaisant, comme je l'ai entendu dire, je lui demanderai s'il a l'intention de les poursuivre avec les fonds laissés à sa disposition. (*Très bien !*)

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

M. le ministre. Je rappelle au Sénat qu'en 1903 le Parlement vota un programme de travaux dans lequel figurèrent des essais à faire sur la Loire, de l'embouchure de la Maine, à Angers, à Chalonnnes. Une somme de 1,660,000 fr. fournie moitié par

l'Etat et moitié par les intéressés, était destinée à ces essais. Puis est venue la question que M. Pic-Paris avait posée. J'ai prié l'ingénieur chargé de ces essais de m'en communiquer les résultats. Je les ai sous les yeux.

Ils démontrent que les travaux faits ont considérablement amélioré la Loire ; que, notamment, il s'est formé au milieu du fleuve un chenal d'une profondeur de 1 m. 25 à 2 m. 50.

Ce résultat, messieurs, paraît d'autant plus satisfaisant que l'on comptait sur des eaux de 3 ou 4 mètres, alors qu'on n'a eu que des eaux de 1 mètre. Cependant, il faut être très prudent, car si l'on attendait beaucoup de bien des grandes eaux, il est possible que tant de bien se transforme en mal. Il faut attendre la débâcle des glaces à la suite des grands froids ; c'est une épreuve qu'on n'a pas encore pu faire. Je ne puis donc pas me prononcer d'une façon très affirmative.

Quoi qu'il en soit, et pour obéir aux décisions du Parlement, je dois continuer les épreuves. Une somme de 75.000 fr. a été dépensée l'année dernière sur 1,300 mètres. Les travaux seront poursuivis cette année sur 10 kilomètres et nous verrons ce qu'il en adviendra.

Je dois, en attendant, rappeler au Sénat que, lors de la discussion du programme de 1903, certains de nos collègues demandèrent qu'il fût procédé à une étude du canal latéral à la Loire, tout au moins de la partie comprise entre Orléans et Angers.

Cette étude a été faite ; les résultats en ont été communiqués au conseil général des ponts et chaussées, qui ne les a pas repoussés, comme on l'a dit, mais qui a demandé qu'on en ajournât l'exécution jusqu'au moment où les essais seraient terminés. Je ne puis que m'en tenir aux décisions du Sénat et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées (*Très bien ! très bien !*)

M. Tassin. Je demande la parole.

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

M. Tassin. Messieurs, lorsque le Parlement a voté la loi de 1903, personne ne pensait à l'ouverture prochaine du canal de Panama.

Mais depuis que les Américains ont pris Panama, il a semblé à la commission des voies navigables qu'il se présentait un élément nouveau de décision...

M. Pamiral de Cuverville. Vous avez bien raison.

M. Tassin. Cet élément a été soumis à la commission des voies navigables le 7 juillet dernier. J'ignore si M. le ministre actuel des travaux publics était présent à cette réunion. Ce que je sais, c'est que cette réunion était des plus légalement constituée. Elle était présidée par l'honorable et regretté M. Barbey. Il a été décidé alors que, sans attendre le résultat des essais qui, d'après certaines personnes, pourraient durer vingt ans, peut-être indéfiniment, le ministre des travaux publics serait invité de nouveau à apporter le projet du canal latéral depuis si longtemps promis, de façon à solutionner la question de la navigabilité, non pas d'Orléans, mais de Briare jusqu'à Nantes, et enfin d'obliger M. le ministre lui-même à rechercher des fonds de concours.

Voilà la délibération qui a été prise quand M. Gauthier était encore président de la 3^e sous-commission des voies navigables.

Si les essais que l'on veut faire ne doivent pas avoir

pour résultat de retarder une solution par le canal latéral, solution qui s'impose avant l'ouverture du canal de Panama, il n'y a rien à dire, mais nous demandons que vous respectiez la décision de la commission des voies navigables saisie de cette affaire et qui vous apportera un rapport qui sauvegardera avant tout les intérêts économiques et patriotiques qui sont en jeu. (*Très bien ! très bien !*)

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

Je mets aux voix le chapitre 59.

(Le chapitre est adopté.)

M. le président. « Chap. 60. — Etablissement et amélioration de canaux de navigations, 10,343,000 francs. »

La parole est à M. Audiffred.

M. Audiffred. Messieurs, je prie le Sénat de vouloir bien m'autoriser à lui présenter et à présenter à M. le ministre des travaux publics quelques courtes observations au sujet des travaux qu'il est nécessaire d'exécuter sur le canal latéral à la Loire.

La transformation qui a été faite de cette grande voie de communication a amené une augmentation considérable du trafic. Le tonnage qui, avant les travaux qui ont porté le tirant d'eau à 2 mètres et les écluses à 38 m. 50, était de 480,000 tonnes, a passé à 770,000 tonnes.

Une gare d'eau située dans la Nièvre a vu son trafic augmenter dans les mêmes proportions.

Dans cette gare d'eau, la gare de Gimouille, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a établi d'abord des rails sur une longueur de 565 mètres, puis de 1,115 mètres. Le quai en pierre qui avait été établi par l'Etat est devenu tout à fait insuffisant, et, à l'heure actuelle, on est obligé d'opérer le transbordement, de la voie d'eau dans les wagons de chemin de fer, et, *vice versa*, à l'aide de quais en terre, qui ont une inclinaison de 50 degrés et qui, en temps de pluie, sont absolument impropres à ce genre d'opérations. Le commerce exige une rapidité dans les opérations que ces quais ne peuvent pas donner.

Les intéressés réclament la prolongation de ces quais sur une longueur totale de 100 mètres, de façon que deux péniches puissent être déchargées en même temps ; ils demandent aussi que les terre-pleins sur lesquels sont établis les magasins soient portés d'une surface de 4,000 à 7,000 mètres ; sur ces nouveaux terre-pleins, on établirait des magasins en plein air et des dépôts couverts, soit pour le charbon, soit pour les chaux et ciments, soit pour les pétroles qui sont transportés sur ce point.

Les chambres de commerce de Bourges, de Nevers et de Roanne, depuis très longtemps, ont pris des délibérations pour insister en faveur de l'exécution de ces travaux, qui coûteront, en totalité, 10,000 francs.

Depuis quatre ans, un projet a été présenté. On n'a pas pu se mettre d'accord à son sujet. Le conseil supérieur des ponts et chaussées a réclamé des modifications. C'est le cas de répéter, en cette espèce, ce qu'un de nos collègues disait hier : « La perfection, en cette matière, est vraiment fâcheuse. » Ces travaux pourraient être préparés, à la rigueur, par un entrepreneur de maçonnerie ou de terrassement. Les ingénieurs ont tracé un projet : il convient qu'on l'exécute.

Cette question du transbordement de la gare d'eau du canal au chemin de fer et réciproquement est une des plus importantes qui se puissent traiter.

En Allemagne, on est arrivé à la résoudre sur toute la surface du territoire, et, sur tous les points, l'accord est complet pour le raccordement des voies ferrées et des voies d'eau. En France, au contraire, nous sommes, sur ce point, à l'état de guerre. On ne peut rien obtenir. (*C'est vrai! — Très bien! sur divers bancs.*) L'honorable M. Maruéjols, qui a précédé au ministère des travaux publics M. Gauthier, a présenté à la date du 26 décembre 1903, à la Chambre des députés, un projet pour demander l'autorisation de contraindre les compagnies de chemins de fer à consentir à ces raccordements.

Pour cette gare de Gimouille, nous avons la bonne fortune de trouver une compagnie complaisante; la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui, nulle part, ne veut consentir à laisser exécuter ces transbordements, se prête ici à ce genre d'opérations parce que la plus grande partie des marchandises transbordent de la voie d'eau à la voie ferrée.

Elle a commencé par établir des rails sur le quai de la gare d'eau, et c'est l'Etat qui ne veut pas, maintenant, faire la petite dépense à sa charge. (*Nouvelles marques d'approbations sur les mêmes bancs.*)

M. Pamiral de Cuverville. C'est inexplicable.

M. Audiffred. Je ne veux me livrer à aucune récrimination, je m'en garderai bien; je sais combien ces questions préoccupent les ingénieurs et M. le ministre, mais enfin, puisqu'il y a, en France, un point unique, sur lequel l'accord est fait, il faut au moins que vous le consacriez et que l'Etat, pour une fois qu'il trouve une compagnie de chemins de fer bien disposée, exécute les travaux qui lui incombent.

Il y aurait à cela un double avantage. La région intéressée y trouvera un profit très appréciable, mais la question s'élargit.

Il n'y a qu'un port, en France, où le raccordement se soit opéré jusqu'ici: c'est le port de Roanne. J'ai l'honneur de représenter cette ville depuis longtemps; je sais qu'il nous a fallu, avec mon collègue M. Raymond et bien d'autres, plus de quinze années d'efforts pour arriver à la solution.

Les résultats du raccordement ont été tellement profitables à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, elle-même, qu'elle ne veut pas faire connaître les profits qu'elle en retire; elle confond dans la même comptabilité les recettes de la gare d'eau et de la gare de la voie ferrée.

Nous pouvons déjà dire aux compagnies de chemins de fer qui ne veulent pas se prêter à ces transbordements: Voilà une ville où vous avez résisté à l'exécution des travaux de raccordement et, contrairement à ce que vous pensiez, l'opération se trouve être avantageuse pour la compagnie comme pour le canal. A Gimouille, monsieur le ministre, quand vous aurez exécuté les travaux, vous aurez un autre argument, car, très certainement, il se produira là ce qui s'est produit à Roanne et vous y trouverez un argument que vous pourrez invoquer auprès de toutes les compagnies, car il y a en France deux ou trois cents points sur lesquels des raccordements sont nécessaires.

Je n'insiste pas davantage sur cette question, parce que je ne veux pas abuser des instants du Sénat. Mais je lui demande la permission de présenter encore une observation à M. le ministre des travaux publics.

On a exécuté sur cette même voie du canal latéral à la Loire, des travaux considérables et quelques-uns

remarquables, comme le pont-canal de Châtillon, une des plus belles œuvres d'art qui aient été édifiées par nos ingénieurs; ce pont-canal de 600 mètres permet la communication entre les deux rives de la Loire. Mais sur le canal on a opéré provisoirement certaines économies de construction. On a laissé dix ponts sous lesquels le passage est extrêmement difficile et qu'on n'entretient plus.

Je demande à M. le ministre des travaux publics, maintenant que l'ensemble du travail est accompli, de vouloir bien faire procéder à la réfection de ces ouvrages qui n'ont pas été réparés depuis 1890.

M. le ministre. Mon cher collègue, les dispositions sont prises pour procéder à la réfection de ces ouvrages.

M. Audiffred. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre déclaration et j'arrête là mes explications, puisque vous me donnez satisfaction.

M. le ministre. Je demande à répondre encore un mot de ma place.

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

M. le ministre, de sa place. Messieurs, il y a quatre ou cinq ans, les intéressés à l'amélioration du port de Gimouille demandaient l'établissement d'un quai en aval du port et l'agrandissement de celui-ci en amont.

Une décision ministérielle intervint qui rejeta le projet de construction du quai et autorisa l'étude de l'agrandissement du port en amont. Les intéressés revinrent à la charge et le conseil général des ponts et chaussées, saisi de la question, a, le 17 mars dernier — vous voyez qu'il n'y a pas longtemps — émis l'avis qu'il y avait lieu d'ajourner la question de la construction du quai; mais en même temps il a approuvé le projet d'agrandissement du port en amont ainsi que le projet de prolongement de la voie ferrée, c'est-à-dire le raccordement, sous la réserve toutefois qu'un concours financier nous serait offert. Ce concours quel serait-il? Uniquement la valeur du terrain occupé. Que cette condition soit remplie et nous serons tous d'accord.

M. Audiffred. Mais, monsieur le ministre, nous ne sommes plus d'accord si on nous refuse le quai. Il est nécessaire d'avoir un quai de 400 mètres pour pouvoir décharger au moins deux péniches. Si le conseil général des ponts et chaussées n'y consent pas, on ne pourra plus décharger qu'une péniche.

M. le ministre. Nous ne pouvons résoudre toutes les questions à la fois. Solutionnons d'abord celle de l'agrandissement du port en amont, et nous nous occuperons ensuite de la question des quais.

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

M. Gauthier (Haute-Saône). Messieurs, l'heure est avancée et je serai très bref. Du reste, j'ai à vous entretenir d'un canal pour lequel je suis déjà monté à la tribune. Il s'agit du canal qui doit relier la ville de Montbéliard à la Saône dans la direction de Port-l'Atelier. Ce canal est fait à moitié; les tunnels sont faits, les terrains sont achetés et les travaux sont abandonnés, sans qu'on puisse en comprendre la raison, juste au moment où leur exécution aurait l'utilité la plus considérable. Tout le bassin entre Epinal et Montbéliard pourrait être desservi en fret du département du Nord, alors que pour se le procurer, les bateaux sont obligés de descendre jusqu'à Saint-Jean-de-Losne pour remonter dans la direction de Besançon. Le canal dont je vous parle est destiné à

couper la barre du V. Je vous le répète, les travaux sont faits à moitié ; il suffirait d'un très léger sacrifice pour mettre l'eau dans le canal et le rendre propre au service. Je le recommande encore une fois à M. le ministre des travaux publics. Ce n'est pas la première fois que j'entretiens le Sénat de cette question et, je me résignerai, s'il le faut, à revenir tous les ans insister sur elle et vous répéter encore une fois que vous avez un canal à moitié fait, et qu'avant d'en entreprendre d'autres, il conviendrait de finir celui-là ! (*Très bien ! très bien !*)

M. le rapporteur général. C'est une curiosité à aller visiter !

M. Gauthier (Haute-Saône). Parfaitement ; et si M. le ministre des travaux publics vient dans l'Est, comme il m'en a annoncé l'intention, je serai enchanté d'être son cicerone pour lui faire visiter le canal. (*On rit.*)

M. Gourju. Je demande la parole.

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

M. Gourju. Messieurs, puisque la question des gares d'eau et des voies de raccordement a été posée, et puisque, incidemment il est aussi question de curiosités qui méritent l'attention de M. le ministre des travaux publics, je voudrais lui signaler une curiosité qui consiste précisément en une gare d'eau et en de certaines voies de raccordement.

C'est un véritable phénomène, que j'ai eu déjà l'occasion de signaler ici même à d'autres ministres des travaux publics, mais qu'il n'est pas inopportun de soumettre encore à l'attention de notre collègue M. Gauthier.

Je veux parler de la gare d'eau de Perrache. Il existe, dans notre ville de Lyon, une gare d'eau malheureusement trop connue de notre collègue M. Rispal, qui en a fait l'expérience. Cette gare d'eau a été concédée en l'an 1826 à la compagnie Seguin, qui était chargée de l'établissement de la première ligne de chemin de fer française.

Elle était destinée à des raccordements qui depuis lors sont toujours restés pendant soixante-dix-neuf ans à l'état de théorie pure ; et, par le fait de la mauvaise volonté obstinée qu'y ont apportée tous les concessionnaires successifs, jusques et y compris la puissante compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, il n'a jamais été possible au commerce lyonnais de faire le moindre usage de la gare d'eau de Perrache.

Si, aujourd'hui, l'un de vous avait la curiosité de se présenter aux abords de cette gare pour essayer d'y faire pénétrer le moindre bateau, il en serait fort empêché ; car l'entrée en est fermée au moyen d'une vaste planche en bois de chêne hérissée de longues pointes de fer menaçantes et cadencées, de telle sorte que nul n'ignore qu'il est interdit de franchir l'obstacle.

Il est cependant un usage unique auquel depuis de longues années sert la gare d'eau ; ses talus abandonnés sont revêtus d'une végétation luxuriante qui consiste en variétés extraordinairement nombreuses de chardons. Nulle part en Europe on n'en rencontre d'aussi diverses. Ce phénomène piquant peut offrir de l'intérêt pour les botanistes qui vont y herboriser ; mais il est insuffisant pour le commerce lyonnais, j'ose même dire pour le commerce national.

Puisque j'ai prononcé le nom d'un de nos collègues, et bien que les interpellations de collègue à collègue soient interdites, je crois qu'il me permettra de citer son exemple parce qu'il est instructif.

Sachant qu'il existait à Lyon une gare d'eau destinée à des raccordements, il eut un certain jour l'idée malencontreuse d'envoyer du Havre à Lyon une péniche qui lui est revenue avec 4,500 francs de frais faute d'avoir pu pénétrer dans la gare d'eau.

Le cas de notre gare d'eau est particulièrement remarquable ; mais je ne suppose pas que ce soit le seul en France et je pense que l'attention de M. le ministre, ainsi que celle de ses services, fera bien de se porter sur un instrument pareil qui ne sert pour le moment qu'à engendrer un peu plus de brouillards, si c'est possible dans la presqu'île de Perrache, et Dieu sait qu'elle n'en a pas besoin ! (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. La question à laquelle l'honorable M. Gourju a fait allusion a été portée devant les tribunaux et c'est seulement dans le cas où le projet de loi sur les raccordements serait voté que je pourrais intervenir utilement.

M. le président. Le chapitre 60, qui a donné lieu à la discussion à laquelle le Sénat vient d'assister, est ainsi libellé :

« Etablissement et amélioration de canaux de navigation, 10,345,000 fr. »

Au cours de la séance, M. Laterrade a déposé un amendement par lequel il propose de porter de 10 à 30 millions le crédit du chapitre 60.

La parole est à M. Laterrade.

M. Laterrade. Messieurs, je commence par dire que, d'accord avec M. le ministre des travaux publics, j'ai converti cet amendement en un vœu.

Maintenant, vous me permettrez de rappeler en quelques mots quels en sont les motifs. Je les ai déjà exposés au début de cette séance, mais on m'a peu écouté et j'ai vu à l'accueil qui était fait à ma proposition, qu'on ne se rappelle sans doute pas très bien les motifs que j'ai invoqués pour la justifier.

Je serai bref et je me bornerai à les rappeler en quelques mots seulement.

Je suis d'avis — et je crois être d'accord, sous ce rapport, avec M. le ministre — que le moment est venu de s'occuper sérieusement de l'exécution de notre réseau de navigation intérieur. Il résulte des quelques études que j'ai pu faire avec les renseignements imparfaits mis à ma disposition, que la dépense à faire pour achever cette exécution serait d'environ 400 millions.

Or le crédit mis actuellement à notre disposition pour cet objet a été, cette année, comme on vient de le rappeler, de 10,445,000 fr., soit 10 millions en chiffre rond. Comme la dépense est de 400 millions, si l'on ne peut y consacrer annuellement que 10 millions il faudrait quarante ans pour achever ce travail. Vous avouerez, messieurs, que c'est là un délai absolument inadmissible, il faudrait environ tripler le chiffre, le porter à 30 millions.

Alors le délai d'exécution serait réduit à treize ans environ, ce qui serait un délai admissible.

J'aperçois, comme vous, la difficulté d'obtenir une telle augmentation ; cependant je crois, que, d'après ce que je vous ai dit, vous en comprendrez la nécessité.

Messieurs, il y aurait un moyen d'arriver à obtenir cette somme, sans bourse délier, ce serait de rétablir le droit de navigation. Je commence par reconnaître que la question est particulièrement délicate, parce qu'elle touche nos puissantes compagnies de

chemins de fer qui sont intéressées au maintien du *statu quo*. c'est-à-dire au non-achèvement de notre réseau de navigation intérieure.

Si on rétablissait le droit de navigation, non pas à un chiffre aussi élevé qu'autrefois, où il allait jusqu'à 1 centime par tonne et par kilomètre — c'était notamment le chiffre appliqué sur le canal de Saint-Quentin, que j'ai eu l'honneur d'administrer quand j'appartenais comme ingénieur au corps des ponts et chaussées — si on le fixait à 5 millimes seulement, il rapporterait au bas mot 20 millions. Si l'on appliquait cette somme annuellement à l'achèvement du réseau, on obtiendrait les 30 millions dont on a besoin pour l'exécuter en treize ans.

C'est pourquoi j'ai présenté un vœu qui est ainsi conçu :

« 1^o Porter de 40 à 30 millions le crédit consacré à l'établissement et à l'amélioration de canaux de navigation (chap. 60) ;

» 2^o Subsidiatement, établir sur les voies navigables ouvertes à la circulation, un droit de navigation de 5 millimes au plus par tonne et par kilomètre, à la condition que ce produit sera affecté en entier au réseau navigable jusqu'à son complet achèvement. »

Je serais bien aise que M. le ministre des travaux publics voulût bien donner son avis sur ce vœu. (*Très bien ! très bien ! à gauche*).

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. Vous avez la parole.

M. le ministre. Messieurs, je ferai remarquer la contradiction qui existe entre les deux propositions de notre honorable collègue M. Laterrade.

Il demande, d'un côté, que l'on construise des canaux pour transporter des marchandises et, d'autre part, il demande de frapper d'une taxe les marchandises à transporter sur ces canaux.

Je sou mets cette question à sa sagacité.

M. Laterrade. Je demande la parole.

M. le ministre. J'ajoute que les taxes de navigation ont été supprimées en 1878 ou 1879...

M. Laterrade. En 1880.

M. le ministre.... comme contre-partie de la suppression de l'impôt de la petite vitesse des chemins de fer. Je ne crois pas qu'il y ait une majorité dans le Parlement pour revenir sur ce qui a été fait il y a vingt ans.

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

M. Laterrade. Vous me permettez, messieurs, de faire observer respectueusement à M. le ministre que je ne vois pas la contradiction qu'il trouve dans mes paroles.

Il est clair qu'un droit de navigation doit avoir pour effet de gêner la navigation. Je ne puis pas faire autrement que de le reconnaître. Mais d'un autre côté il y a quelque chose qui est encore plus nuisible au commerce et au pays : c'est de ne pas avoir de navigation du tout.

Nous sommes entre ces deux alternatives. D'ailleurs, en frappant d'un droit de navigation léger les marchandises transportées, nous ne porterons à la navigation que peu de préjudice, et j'en ai la preuve dans ce fait, c'est que je crois qu'à l'heure actuelle — je dis je crois, car j'ai demandé sur ce sujet des renseignements qui ne m'ont pas été fournis — il existe encore des canaux concédés. Or, ces canaux prélèvent sur les marchandises un droit de navigation beau-

coup plus élevé que celui que je propose de rétablir. Cependant ils réalisent des recettes considérables ; ce qui prouve qu'ils rendent de grands services au public.

Ce préjudice léger qui serait causé à la navigation par le droit de navigation serait plus que compensé par l'avantage que retirerait la navigation de l'existence d'un réseau complet de canaux.

En rétablissant ce droit, nous pourrions, en effet, continuer la construction de notre réseau navigable, en créant des canaux là où il n'y en a pas, et donner ainsi la vie à des tronçons de navigation déjà construits, qui ne rapportent rien et qui ne rendent aucun service, parce qu'ils n'ont pas d'issue.

Vous n'ignorez pas, sans doute, qu'un canal, comme un chemin de fer, ne peut rapporter que tout autant qu'il y a une issue. Je me rappelle qu'autrefois on a exécuté la ligne de Paris-Bordeaux par tronçons. On a construit tout d'abord la ligne de Paris à Tours, puis celle de Bordeaux à Angoulême. Tant qu'on n'a eu que ces tronçons, le trafic a été médiocre ; le jour où la ligne entière a été livrée à la circulation par l'ouverture de la ligne de Tours à Angoulême, le trafic a été augmenté dans une proportion énorme, et je me rappelle encore l'émoi que cela a produit dans le pays.

Il en est de même pour la navigation : les tronçons isolés ne rapportent rien ou presque rien, et les canaux ne peuvent être rémunérateurs, je le répète, que si leur réseau est complet.

La ligne d'eau de Paris-Marseille rendra certainement d'immenses services le jour où elle sera ouverte.

Déjà la moitié à peu près en est construite et ne rend que peu de services au public.

Il est donc bien certain que la navigation recevrait beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients du rétablissement du droit de navigation ; c'est pourquoi je maintiens mon vœu.

Notez que je ne demande le rétablissement du droit de navigation que subsidiairement. Ce que je demande, en première ligne, c'est l'augmentation du crédit pour permettre l'exécution du réseau entier. Si vous ne pouvez pas obtenir ce crédit, je dis qu'il vaut beaucoup mieux rétablir un léger droit de navigation.

M. le président. M. Laterrade demande que le chiffre de 10,355,000 fr. soit élevé à 30 millions.

M. Laterrade. C'est un vœu seulement que je présente, monsieur le président.

M. le président. Alors je n'ai pas à le soumettre au vote du Sénat.

Monsieur Laterrade, maintenez-vous la deuxième partie de votre amendement ?

M. Laterrade. La totalité de l'amendement est convertie en vœu, monsieur le président.

M. le président. Dans ce cas, le Sénat n'a pas à se prononcer.

Je mets aux voix le chapitre 60, avec le chiffre de la commission des finances.

(Le chapitre 60 est adopté.)

M. le président. « Chap. 61. — Amélioration et extension des ports maritimes, 12,693,000 francs. » (Adopté.)

« Chap. 62. — Phares, éclairage électrique et installations de signaux divers, 147,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 63. — Travaux de défense contre les inondations, 249,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 64. — Nivellement général de la France, (opérations et représentation graphique), 54,300 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 65. — Carte géologique de la France, 51,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 66. — Etudes et travaux des chemins de fer exécutés par l'Etat, 2,700,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 67. — Etudes et travaux des 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. » — (Mémoire.)

Ici, messieurs, aura lieu une discussion.

Voix nombreuses. A demain !

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

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

Séance du 5 Avril 1905

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1905.

Nous en sommes au chapitre 67 du ministère des travaux publics. Ce chapitre est ainsi libellé :

« Chap. 67. — Etudes et travaux des 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. » — (Mémoire.)

La parole est à M. Thounens.

M. Thounens. Je désire appeler très brièvement l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation faite au département de la Gironde par les retards successifs apportés à la construction de la ligne de Libourne à Langon. Je n'ai pas l'intention de retracer ici les diverses phases de la question, je me reprocherais d'abuser des instants du Sénat ; mais il s'agit d'un intérêt qui présente un caractère particulier d'urgence et qui nécessite mon intervention. La ligne de Libourne à Langon a été classée par la loi du 17 juillet 1879 sous le numéro 87 dans le réseau complémentaire d'intérêt général. Depuis lors, elle a été concédée par deux lois en date des 17 juillet 1886 et 20 mars 1893, à titre éventuel et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, moitié à la compagnie d'Orléans moitié à la compagnie du Midi.

Les enquêtes d'utilité publique sont terminées depuis longtemps, les avant-projets sont complets et le projet de loi portant déclaration d'utilité publique a été déposé par M. le ministre des travaux publics sur le bureau de la Chambre des députés à la date du 24 janvier 1903.

Enfin, la commission des chemins de fer de la Chambre a donné un avis favorable et a chargé, le 20 février 1904, M. Fernand-Brun de faire son rapport.

Comment se fait-il que, depuis cette époque, M. le rapporteur n'ait pas encore fini son travail ? Quels intérêts se sont agités et ont retardé la solution ? Je n'ai pas à le rechercher ici et le veux encore moins. Ce

c'est que votre prédécesseur n'est pour rien dans les retards apportés à la discussion du projet de loi ; je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous ferez vous-même tous vos efforts pour hâter cette discussion devant la Chambre des députés. Mon but est de vous demander d'intervenir énergiquement dans ce sens. Il faut une solution à cette interminable question ; il faut que les populations intéressées reçoivent enfin satisfaction ; il le faut d'autant plus que le département de la Gironde est autorisé en droit à réclamer l'exécution de la ligne de Libourne à Langon, non point comme l'accomplissement d'une promesse plus ou moins éloignée, mais comme l'exécution d'un véritable contrat intervenu entre l'Etat et lui.

Je m'explique en deux mots.

La loi du 17 juillet 1879 avait classé six lignes d'intérêt général à construire sur le territoire du département de la Gironde ; parmi ces lignes figurait celle de Libourne à Langon.

M. le ministre des travaux publics, par une décision en date du 30 décembre 1881, limita le concours du département, pour sa part contributive dans l'exécution de ces six lignes, à certains sacrifices, notamment à la cession par le département, en faveur de l'Etat, d'une ligne d'intérêt départemental qui était sa propriété exclusive : la ligne de Bordeaux à la Sauve.

Par deux délibérations en date du 27 janvier 1882 et 1^{er} mai 1884, l'assemblée départementale a souscrit sans réserve à la demande de M. le ministre des travaux publics, et de ces deux faits résulte bien un véritable contrat libéral entre l'Etat et le département, qui les lie l'un et l'autre et les soumet à des obligations réciproques.

Le département de la Gironde a depuis longtemps tenu ses engagements ; il a livré à l'Etat, qui l'exploite, la ligne de Libourne à la Sauve. C'est là, messieurs, un sacrifice qui ne saurait être considéré comme négligeable, puisque, de l'avis des ingénieurs, il s'élève à une valeur d'environ 5 millions. L'Etat, lui, n'aura tenu les siens que lorsqu'il aura exécuté la ligne de Libourne à Langon. Jusque-là, il restera le débiteur du département de la Gironde qui pourra lui réclamer en droit l'exécution d'engagements dont il a reçu le prix par avance.

C'est là, je le répète, monsieur le ministre, une situation qu'il faut trancher le plus rapidement possible. Il faut que le conseil général de la Gironde, qui, depuis plus de vingt-cinq ans, n'a cessé de demander chaque année l'exécution de la ligne de Bordeaux à Langon, que les arrondissements de Libourne, de la Réole, de Bazas, plus particulièrement intéressés, que la justice enfin reçoivent satisfaction, et je compte sur votre bienveillante intervention, monsieur le ministre, pour obtenir ce résultat dans le plus bref délai possible.

M. Gauthier, ministre des travaux publics, de sa place. Messieurs, la ligne de Libourne à Langon constitue un raccourci destiné à rendre plus faciles les communications de l'Ouest et du Midi. Cette ligne comportait deux tracés : l'un par Cadillac ; l'autre, par Gornac.

Le 24 janvier 1903, la Chambre des députés a été saisie d'un projet de loi tendant à adopter le tracé par Cadillac. Mais tout le monde n'est pas d'accord dans la commission des chemins de fer sur ce tracé ; c'est ce qui explique le retard.

M. Thounens. La commission des chemins de fer a pris une résolution.

M. le ministre. Elle n'a pas adopté le tracé; je n'en ai pas, tout au moins officiellement, connaissance.

M. Thounens. Le rapport existe depuis plus d'un an.

M. le ministre. Quoi qu'il en soit, il m'appartiendra d'intervenir auprès de la commission, pour lui demander de déposer son rapport le plus tôt possible. Je m'engage à insister très énergiquement dans ce sens.

M. Thounens. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos déclarations.

M. le président. La parole est à M. Garreau sur le même chapitre.

M. Garreau. Messieurs, je viens appeler très brièvement la bienveillante attention de M. le ministre des travaux publics sur le doublement de la voie ferrée entre Rennes et Saint-Malo. C'est une question qui depuis longtemps, et particulièrement depuis 1893, préoccupe gravement et à juste titre l'opinion de toute une région, celle que j'ai l'honneur de représenter.

L'intérêt qu'elle offre n'est pas seulement un intérêt régional, mais je crois pouvoir le dire, un intérêt véritablement général.

C'est ce qui a été admirablement mis en lumière et exposé très complètement dans deux documents que je demande au Sénat la permission de faire passer sous ses yeux.

Le premier en date est une délibération du conseil général d'Ille-et-Vilaine, du 20 septembre 1899; voici comment elle est conçue :

« Le conseil général, considérant que, pendant toute la saison d'été 1899, un mouvement considérable s'est produit sur la ligne du chemin de fer de Rennes à Saint-Malo;

» Mais que le service s'est effectué dans des conditions défavorables : retards au départ, interversions dans les heures des trains omnibus et des rapides, arrêts indéfinis aux gares de jonction, comme Dol, ou de croisement, comme Betton;

» Qu'un pareil état de choses est aussi fâcheux pour la prospérité de nos côtes que pour la sécurité des voyageurs et la régularité des affaires; qu'il pourrait, le cas échéant, en résulter des éventualités menaçantes pour la défense nationale, le conseil général renouvelle le vœu souvent émis déjà :

« Qu'une seconde voie soit établie entre Rennes et Saint-Malo. »

Le second document, non moins net, non moins important, non moins décisif, vrai dans toutes ses parties, est un projet de résolution qui a été déposé sur le bureau de la Chambre des députés, le 12 février 1900, par l'honorable M. Brune, alors député de la 1^{re} circonscription de Saint-Malo. Voici comment il s'exprime :

« Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour se rendre compte de l'obligation qui s'impose au Gouvernement, dans l'intérêt de la défense nationale, de faire opérer ce travail dans le plus bref délai.

» Nul doute qu'en cas d'hostilité avec une puissance maritime, spécialement avec notre voisine l'Angleterre, les fertiles contrées du Cotentin dans la Manche et les contrées non moins importantes qui

s'étendent de la pointe de Cancale jusqu'à la baie de Saint-Brieuc passant par Saint-Malo, Saint-Servan, Dinard, n'excitent puissamment les convoitises de l'ennemi, à cause surtout de leur proximité avec les îles de Jersey et Guernesey.

» Or la défense de ce territoire ne peut être utilement faite qu'au moyen d'une communication directe et rapide entre nos deux grands ports militaires de Cherbourg et Brest, c'est-à-dire par la ligne de Lison à Lamballe.

» Il en est de même entre Rennes et Saint-Malo. Rennes, siège de l'état-major du 10^e corps d'armée, possède un arsenal et des magasins considérables, renfermant le matériel et les munitions de guerre nécessaires à la défense. En cas d'attaque, armée et munitions devront être transportées avec toute la rapidité désirable sur les points menacés, mais cela ne peut se faire qu'au moyen de lignes de chemins de fer sérieusement agencées dans un doublement de la voie. C'est donc une mesure qui s'impose à la stratégie militaire.

» Je sais le Gouvernement trop soucieux des intérêts de la défense nationale pour négliger un pareil moyen.

» Cette amélioration considérable ne peut aussi qu'être de la plus grande utilité pour la compagnie de l'Ouest.

« Tous ceux d'entre vous, messieurs, qui ont visité ces luxuriantes contrées pendant la saison d'été, ont pu se rendre compte de l'insuffisance des trains sur ces lignes, particulièrement de Rennes à Saint-Malo, et de l'encombrement dangereux et inévitable qui se produit surtout à la gare de Dol.

« Certes, la compagnie de l'Ouest ne peut se plaindre du manque de trafic sur ce point. Si elle n'a pas celui d'usines pouvant exister dans d'autres contrées, elle a le commerce important de Saint-Malo à desservir, de plus un nombre considérable de voyageurs qu'elle rencontre rarement sur les autres points de son réseau. »

Je ne veux rien ajouter à ces documents; ils se suffisent à eux-mêmes, et je craindrais d'en affaiblir la portée par d'inutiles commentaires; ils montrent surabondamment tout l'intérêt qui s'attache à la question que j'expose en ce moment. La rapidité des communications, la régularité du service, l'intensité du trafic, chaque jour plus considérable, qui existe entre Rennes et Saint-Malo, la sécurité des nombreux voyageurs qui sillonnent cette voie pendant les mois d'été, et surtout l'intérêt de la défense nationale exigent une prompt solution; elle est, depuis de longues années, réclamée avec la plus vive insistance, mais sans succès jusqu'ici, par tous les représentants, par tous les corps élus du département d'Ille-et-Vilaine, en particulier par le conseil général, la chambre de commerce de Saint-Malo, par les municipalités de Saint-Malo, de Saint-Servan, de Dol, de Paramé, de Dinard, enfin par le syndicat de l'union des trois villes, en un mot par tous ceux qui s'intéressent au développement de la richesse et de la prospérité de notre beau pays.

Je sais que pour se soustraire à l'exécution de travaux dont elle ne peut contester ni l'urgence ni la nécessité, la compagnie de l'Ouest s'abrite derrière une clause de son cahier des charges en vertu de laquelle elle ne serait tenue de doubler une voie ferrée qu'autant que le rendement kilométrique serait supérieur à 35,000 fr. Je sais encore que, d'après les ren-

seignements qu'elle a bien voulu me fournir à la date du 24 décembre 1903, le dernier en date, la recette kilométrique s'est seulement élevée à 26,904 fr. 81, somme inférieure à 8,000 fr. au chiffre qui permettrait au ministre des travaux publics de mettre en demeure la compagnie de l'Ouest de doubler la voie ferrée entre Rennes et Saint-Malo, ou tout au moins de Saint-Malo et Dol, en attendant mieux. Mais je n'ignore pas non plus que le rendement accusé par la compagnie de l'Ouest, dont je n'incrimine d'ailleurs ni la loyauté ni les bonnes intentions, n'est pas le rendement exact, le rendement vrai.

En effet, les billets d'aller et retour qui sont délivrés de Paris à Saint-Malo, et réciproquement de Saint-Malo à Paris, sont calculés sur la distance la plus courte, c'est-à-dire *via* Dol-Foligny, et c'est à la ligne de Normandie que sont imputées les recettes kilométriques. Il en résulte une diminution certaine dans le chiffre du rendement accusé par la compagnie de l'Ouest, alors qu'il est constant que les voyageurs empruntent presque toujours la voie de Rennes pour se rendre de Paris à Saint-Malo, et *vice versa*. Je crois donc pouvoir affirmer que si elle faisait l'imputation comme elle doit être faite, en attribuant en entier à la ligne de Rennes à Saint-Malo tout ce qui lui appartient, puisque c'est par cette voie que se rendent en réalité tous les voyageurs qui vont de Paris à Saint-Malo, et réciproquement de Saint-Malo à Paris, le rendement kilométrique se rapprocherait très sensiblement du chiffre de 35,000 fr. qui permettrait à M. le ministre une intervention immédiate et efficace auprès de la compagnie de l'Ouest pour exiger d'elle l'exécution du cahier des charges.

Dans ces circonstances, je me permets de faire un pressant appel à la sollicitude de M. le ministre des travaux publics, qui m'est particulièrement connue ; je lui demande au nom de nos populations, et dans un intérêt général qui ne saurait être méconnu plus longtemps, de vouloir bien intervenir avec la haute autorité qui lui appartient auprès de la compagnie de l'Ouest pour lui faire comprendre et lui rappeler au besoin que les cahiers des charges les plus solidement établis doivent parfois fléchir devant ce que commandent impérieusement l'intérêt public, la rapidité des communications, la sécurité des voyageurs, l'intensité du trafic, la régularité de la marche des trains et surtout l'intérêt supérieur de la défense nationale. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

M. le président. J a parole est à M. le ministre.

M. le ministre, de sa place. Messieurs, notre honorable collègue M. Garreau demande le doublement de la ligne de Rennes à Saint-Malo. Or ce doublement peut être fait soit au compte de l'Etat, soit au compte la compagnie ; au compte de l'Etat, lorsque la défense nationale l'exige ; au compte de la compagnie, d'après les arrangements résultant des conventions de 1883, lorsque la recette kilométrique est supérieure à 35,000 francs.

A l'heure qu'il est, les recettes de la ligne de Rennes à Saint-Malo sont, suivant les renseignements qui m'ont été fournis, de 23,000 francs par kilomètre, et suivant les derniers renseignements reçus par M. Garreau, de 27,000 francs.

S'il en était ainsi, je serais désarmé pour demander à la compagnie le doublement de la voie.

M. Garreau fait remarquer qu'on ne met pas au compte de la ligne de Saint-Malo à Rennes certaines

recettes provenant des billets d'aller et retour entre Paris et Saint-Malo.

Que puis-je répondre à notre collègue sinon que, la question étant ainsi posée, je l'examinerai à nouveau et que j'insisterai auprès de la compagnie, si la chose est réelle, pour que le doublement de la voie ait lieu.

M. Garreau. Je remercie M le ministre de cette déclaration.

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

Je mets aux voix le chapitre 67.

(Le chapitre 67 est adopté.)

M. le président. « Chap. 68. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau de l'Etat, 5,700,000 francs. »

La parole est à M. Brisson.

M. Jules Brisson. Messieurs, l'honorable ministre des travaux publics, dont l'activité et le dévouement nous sont bien connus, et avec lequel j'avais l'honneur de m'entretenir l'autre jour, m'a manifesté le désir d'améliorer, dans de notables conditions, le service des chemins de fer de l'Etat.

Je dois déclarer tout d'abord, pour rendre hommage à la vérité, que certaines améliorations ont été faites à la gare des marchandises de Cognac, mais je tiens à signaler aujourd'hui l'état déplorable, vraiment mesquin dans lequel se trouve la partie de cette gare, une des plus importantes du réseau de l'Etat, destinée au service des voyageurs.

Je suis absolument persuadé que M. le ministre aura à cœur de remédier à cet inconvénient et de prouver ainsi, puisqu'il est en ce moment question de rachat, que la compagnie de l'Etat peut faire non seulement aussi bien, mais encore mieux peut-être que les autres compagnies.

Permettez-moi, messieurs, puisque je suis à la tribune, d'appeler pendant quelque temps votre attention sur un autre point. Je voudrais solliciter de M. le ministre l'ouverture d'une voie d'accès en face du boulevard du Commerce, qu'il connaît parfaitement car il est au courant de la question. Cette voie d'accès est absolument utile, je dirai même indispensable pour la gare des marchandises.

En effet, en tout temps, et principalement après nos vendanges, quand une énorme quantité de vins arrive à la gare de Cognac, l'encombrement qui se produit à la seule issue existante est absolument incroyable et il y a certainement de graves dangers à s'y aventurer.

Je demanderai également à M. le ministre de vouloir bien rétablir un train qui existait déjà il y a quelques années entre Angoulême et Cognac, partant d'Angoulême à dix heures du soir pour arriver à Cognac vers onze heures. A l'heure actuelle le dernier train part d'Angoulême à sept heures, ce qui oblige les voyageurs qui arrivent du côté de Limoges, de Nontran et de toute cette région à rester à Angoulême sans pouvoir continuer leur voyage sur Saintes, Rochefort et la Rochelle.

J'appelle la bienveillante attention de M le ministre sur ces différentes questions et je suis persuadé qu'il donnera satisfaction à ces demandes qui intéressent non seulement le commerce, mais la population tout entière. (*Très bien ! très bien ! sur plusieurs bancs.*)

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

M. le ministre. Messieurs, notre honorable collègue M. Brisson demande trois choses. Il demande tout d'abord le rétablissement d'un train d'Angoulême à Cognac, partant vers neuf heures d'Angoulême, arrivant vers dix heures et demie à Cognac et relevant le train de Limoges.

La question est à l'étude. Mais le rétablissement de ce train entraînerait une certaine dépense et nous n'avons pas encore pris de décision sur ce point. Dans tous les cas, nous étudierons la question avec la plus grande bienveillance.

M. Brisson demande ensuite l'établissement d'une nouvelle voie d'accès à la gare de Cognac; il déclare que cette voie d'accès est absolument indispensable. Ce n'est pas l'avis de l'administration des chemins de fer de l'Etat qui, elle, la considère comme inutile et je ne dirai pas dangereuse, mais embarrassante; elle préfère n'avoir qu'une voie d'accès. En tout cas, la dépense de création s'élève à 4,500 fr. et la dépense de gardiennage à 1,600 fr.

Le réseau d'Etat a déclaré qu'il voulait bien construire la voie d'accès à condition que la ville prit à sa charge la dépense de construction et la moitié des frais de gardiennage, l'Etat prenant à sa charge l'autre moitié. Si la ville de Cognac fait des propositions en ce sens, nous étudierons la question avec le vif désir d'aboutir.

Restent les travaux de la gare de Cognac. En effet, la gare de Cognac est une gare très importante du réseau de l'Etat. Cela est si vrai que, l'année dernière, l'Etat a dépensé pour cette gare, en améliorations tant intérieures qu'extérieures, une somme de 95,000 fr. et que, cette année, il a inscrit au budget un crédit de 85,000 fr. répartis entre les exercices 1905 et 1906. Il a ainsi donné la mesure de sa sollicitude pour les intérêts que représente mon collègue et ami M. Brisson. (*Très bien! très bien!*)

M. Jules Brisson. Vous me permettrez de m'étonner, monsieur le ministre, en ce qui concerne la voie d'accès, que l'administration des chemins de fer de l'Etat réclame la participation de la ville de Cognac pour une dépense de ce genre.

Ma demande est justifiée par l'importance du transit que le commerce de Cognac et de la viticulture fournissent au chemin de fer de l'Etat; c'est ce transit abondant qui profite au chemin de fer et l'enrichit. Il n'est donc que juste de vous demander de donner cette satisfaction à une population laborieuse, créatrice de produits célèbres dont le transport fait la principale fortune du réseau de l'Etat.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition à l'adoption du chapitre 68?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 68 est adopté.)

M. le président. « Chap. 69. — Travaux et matériel roulant complémentaires du réseau de l'Etat, 10 millions. » — (Adopté.)

« Chap. 70. — Etudes et travaux du chemin de fer d'Aïn-Sefra vers Igli, 3 millions. » — (Adopté.)

Nous passons au budget des chemins de fer de l'Etat.

Je donne lecture des chapitres.

Chemins de fer de l'Etat

« Chap. 1^{er}. — Direction, 500,570 francs. » — (Adopté.)

» Chap. 2. — Dépenses non susceptibles d'évaluation fixe, 37,330,000 francs. » — (Adopté.)

» Chap. 3. — Renouvellement du matériel roulant et de l'outillage d'exploitation, 300.000 francs. » — (Adopté.)

» Chap. 4. — Impôts et assurances, 861,100 fr. » — (Adopté.)

» Chap. 5. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

» Chap. 6. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

» Chap. 7. — Excédent des recettes sur les dépenses à verser au Trésor, 13,958,330 francs. »

Ce chiffre est inférieur de 350,000 francs à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, c'est-à-dire celui de 14,308,330 francs, voté par la Chambre des députés.

(Le chapitre 7, avec le chiffre de 14,308,330 francs, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 7, avec le chiffre de 13,958,330 francs, proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 7, avec le chiffre de 13,958,330 francs, est adopté.)

VIII

MINISTÈRE DES COLONIES

1^o Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret portant organisation du Personnel des Travaux Publics et des Mines de l'Indo-Chine.

RAPPORT

AU

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *suivi d'un décret portant organisation du Personnel des travaux publics et des mines de l'Indo-Chine.*

(18 janvier 1905.)

(Ministère des Colonies. — Secrétariat général.

3^o Bureau : *Personnel*

= Inspection générale des travaux publics des Colonies.)

Monsieur le Président,

Le service des travaux publics de l'Indo-Chine est actuellement régi par des arrêtés du gouverneur général qui en déterminent les attributions et la composition et fixent les règles de recrutement et d'avancement du personnel.

Ce service, par suite du développement de la colonie et des grands travaux actuellement en cours d'exécution ou en projet, prend une importance chaque jour croissante qui justifie la consécration de son existence et de son organisation par un acte du Chef de l'Etat.

J'ai, en conséquence, préparé le décret ci-joint, qui fixe les règles générales relatives au fonctionnement du service et les garanties essentielles du personnel, en laissant d'ailleurs à des arrêtés locaux le règlement des questions secondaires et des détails.

Les grandes lignes de la réglementation actuelle, dans laquelle avaient déjà été réunies et codifiées les diverses dispositions édictées au fur et à mesure des circonstances et des besoins sont conservées, tant en ce qui concerne l'organisation générale du personnel que la division du service et des circonscriptions territoriales et techniques. Toutefois, il y a été apporté quelques modifications indiquées par l'expérience.

Les chefs des administrations locales seront consultés sur les projets de travaux d'intérêt général à exécuter dans les régions dont ils ont la garde.

Un comité des travaux publics de l'Indo-Chine est institué pour donner son avis sur toutes les affaires de service et de personnel qui seront soumises.

Le directeur général des travaux publics ne tenait ses fonctions que d'un arrêté local, bien que les chefs d'autres grands services généraux de l'Indo-Chine fussent nommés par décret. Il a paru nécessaire de faire disparaître cette anomalie.

La division actuelle du personnel en deux cadres auxiliaire et permanent, a été maintenue. Le noyau du personnel continuera d'ailleurs à être formé, et augmenté s'il y a lieu, au moyen des agents métropolitains ainsi que de ceux détachés du cadre général des travaux publics des Colonies. Mais on a cru devoir classer ces agents dans le cadre auxiliaire, puisqu'ils appartiennent déjà à un cadre permanent spécial, et qu'ils sont simplement mis par le Ministre à la disposition du gouverneur général de l'Indo-Chine.

Quant aux conditions générales de recrutement du personnel entrant directement dans le Service des travaux publics de l'Indo-Chine, elles reproduisent sensiblement celles du projet du décret qui vous est présenté à la date de ce jour pour la réorganisation du personnel des travaux publics et des mines des colonies autres que l'Indo-Chine, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion.

Telles sont les dispositions essentielles du projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Je vous prie également de vouloir bien revêtir de votre signature un autre projet de décret, préparé en conformité du précédent, et confirmant dans ses fonctions le directeur général actuel des travaux publics de l'Indo-Chine.

Le Ministre des Colonies,
Gaston DOUMERGUE.

DÉCRET portant organisation du personnel des travaux publics et des mines de l'Indo-Chine.

(18 janvier 1905.)

Le Président de la République Française,
Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854 ;
Vu le décret du 21 avril 1891, fixant les pouvoirs et les attributions du gouvernement général de l'Indo-Chine :

Vu le décret du 21 juin 1887, relatif aux agents

spéciaux préposés à la police des ports de commerce aux Colonies ;

Vu les décrets des 23 décembre 1897 et 1^{er} novembre 1899 sur la solde et les accessoires de solde de personnel colonial ;

Vu les décrets des 3 juillet 1896, 14 août 1899 et 6 juillet 1904, concernant les indemnités de route, de séjour et les passages des officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux ;

Vu les arrêtés du gouverneur général de l'Indo-Chine, en date des 9 septembre 1898, 11 octobre 1899, 24 décembre 1899, 13 février et 13 mars 1902, sur l'organisation du Service et le personnel des travaux publics de l'Indo-Chine ;

Vu les décrets des 3 juillet 1897, 8 août 1898 et 14 avril 1899 sur l'organisation du conseil supérieur de l'Indo-Chine ;

Vu le décret du 3 mai 1898, portant création en Indo-Chine d'une caisse locale de retraite ;

Sur le rapport du Ministre des Colonies,

DÉCRÈTE :

TITRE PREMIER

ATTRIBUTIONS DU SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

Article Premier

Le Service des travaux publics de l'Indo-Chine constitue une Direction générale et a les attributions ci-après :

Construction, entretien et amélioration des routes et chemins coloniaux et provinciaux régulièrement classés ;

Construction et entretien des bâtiments civils ;
Irrigations, dessèchements, digues, assainissements des terres ;

Construction et exploitation ou contrôle de la construction et de l'exploitation des tramways.

Etudes, travaux neufs et d'entretien concernant :

Les fleuves et rivières navigables ou flottables ;

Les canaux de navigation ;

Les ports fluviaux ;

Les digues, quais, barrages et écluses des rivières canalisées ;

L'éclairage et le balisage des rivières ;

La police des ports fluviaux et des voies navigables.

Etudes, travaux neufs et d'entretien concernant :

Les ports maritimes, havres et rades ;

L'éclairage et le balisage des côtes ;

La police des rades et des ports maritimes ;

Etudes, construction, entretien et exploitation des chemins de fer ;

Contrôle des études de la construction et de l'exploitation des chemins de fer ;

Contrôle et surveillance des mines, minières et carrières, des eaux minérales et des appareils à vapeur ;

Etablissement de la carte géologique de l'Indo-Chine ;

Enfin, études et travaux de toute nature qui lui seraient confiés par le gouverneur général, et notamment les travaux d'éclairage, d'adduction d'eau et d'assainissement des villes ;

Liquidation des dépenses du personnel, du matériel et de travaux, en argent ou en nature, allérentes

aux services ci-dessus énumérés et engagées dans la colonie.

TITRE II

ORGANISATION DU SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

Art. 2

Fonctionnement du service

I. Le Service des travaux publics est placé sous l'autorité directe du gouverneur général pour les travaux dotés sur les fonds du budget général ou des emprunts au compte de ce budget, et sous l'autorité du lieutenant-gouverneur, des résidents supérieurs, des administrateurs ou des maires pour l'exécution des travaux gagés sur les ressources des budgets locaux, provinciaux et municipaux.

II. Les chefs des administrations locales donnent leur avis sur tous les projets de travaux d'intérêt général à exécuter dans les pays dont ils ont l'administration.

III. Le directeur général adresse trimestriellement au gouverneur général un compte rendu du fonctionnement des diverses parties du service. Le gouverneur général envoie ce rapport au Ministre des Colonies avec ses observations.

Art. 3

Direction du service

I. Le Service des travaux publics est placé sous l'autorité d'un directeur général qui relève directement du gouverneur général.

II. Le directeur général est nommé par décret, sur la proposition du Ministre des Colonies et la présentation du gouverneur général de l'Indo-Chine. Il fait partie du conseil supérieur et de la commission permanente de ce conseil.

III. Tout le personnel des travaux publics de la colonie, à l'exception de celui recruté directement par les municipalités pour l'exécution des travaux municipaux, est placé sous l'autorité du directeur général.

IV. Les relations de ce personnel avec les autorités administratives sont fixées par les règlements en vigueur dans la colonie.

V. Pour être appelé à la direction générale des travaux publics de l'Indo-Chine, il faut remplir l'une des conditions suivantes :

1^o Être inspecteur général ou ingénieur en chef des ponts et chaussées ou du corps des mines ;

2^o Être ingénieur en chef des travaux publics de l'Indo-Chine et avoir dirigé comme tel un service régional ou un service spécial de l'Indo-Chine pendant au moins deux ans ;

3^o Être ingénieur en chef des travaux publics des Colonies et avoir dirigé comme tel, pendant au moins deux ans, un service au moins équivalent à l'une des circonscriptions ou directions spéciales de l'Indo-Chine.

Art. 4

Division du service

I. Des arrêtés du gouverneur général répartissent les travaux publics de l'Indo-Chine en circonscriptions territoriales ou techniques. Ces circonscriptions

peuvent elles-mêmes être subdivisées en arrondissements

II. Les circonscriptions territoriales correspondent à chacun des pays de l'Indo-Chine. Elles comprennent les études et travaux ayant un caractère local, provincial ou municipal et, s'il y a lieu, les travaux d'un caractère général déterminés par le gouverneur général.

III. Ces circonscriptions, si l'importance du service le justifie, forment des directions et sont confiées, dans ce cas, à des ingénieurs en chef. Dans le cas contraire, il y est pourvu par des agents d'un grade inférieur.

Les arrondissements sont confiés, selon l'importance du service, à des ingénieurs, chefs de service, ou à des agents de grade inférieur.

Certains services spéciaux, à raison de leur nature particulière, peuvent avoir pour chefs des agents spéciaux.

IV. Les circonscriptions de même nature technique peuvent être groupées pour toute l'Indo-Chine par arrêté du gouverneur général et former des directions spéciales sous les ordres d'ingénieurs en chef directeurs.

Les services administratifs et du contentieux de la direction générale ont à leur tête un chef de service.

Le plus ancien des ingénieurs en chef, directeurs, supplée d'office le directeur général en cas d'absence.

Art. 5.

Comité des travaux publics

I. Il est institué, sous la présidence du gouverneur général, un comité des travaux publics de l'Indo-Chine, chargé d'émettre son avis sur toutes les affaires qui lui seront soumises et de dresser les tableaux d'avancement du personnel et de classement des agents du cadre auxiliaire dans le cadre permanent.

II. Le comité comprendra :

Le directeur général, vice-président ;

Les directeurs des services spéciaux, ou à défaut les ingénieurs en chef attachés à ces services ;

Quatre membres désignés par le gouverneur général et représentant chacun l'un des services ci-après : service militaire, secrétariat général, contrôle financier, agriculture et commerce ;

Et à titre consultatif, les ingénieurs en chef ou chefs de service spécialement désignés par le gouverneur général sur la proposition du directeur général ; ainsi que le chef des services administratifs et du contentieux de la direction générale.

En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

III. Les conditions du fonctionnement du comité des travaux publics de l'Indo-Chine sont fixées par arrêté du gouverneur général.

TITRE III.

COMPOSITION, RECRUTEMENT ET SITUATION DU PERSONNEL

Art. 6.

Composition du personnel

I. Le personnel européen des travaux publics de l'Indo-Chine comprend en dehors du directeur général :

Des ingénieurs en chef ;
Des ingénieurs principaux, chefs de service ;
Des ingénieurs, chefs de service ;
Des ingénieurs auxiliaires ;
Des conducteurs ;
Des contrôleurs des mines ;
Des commis ;
Des surveillants principaux et des surveillants ;
Des architectes principaux ;
Des architectes, chefs de service et des architectes auxiliaires ;
Des inspecteurs des bâtiments civils ;
Des inspecteurs des chemins de fer.
Des contrôleurs des chemins de fer ;
Des chefs de district principaux et des chefs de district de la voie des chemins de fer ;
Des capitaines et des lieutenants de baliseurs de mer et de dragues ;
Des mécaniciens principaux et des mécaniciens de baliseurs de mer et de dragues ;
Des maîtres et des gardiens de phares et de balises ;
Des gardes principaux et des gardes de navigation ;
Des capitaines, des lieutenants et des maîtres de port ;

Un chef des services administratifs et du contentieux de la direction générale.

II. Les cadres et la répartition entre les différents budgets des dépenses de personnel et des frais généraux de bureau des travaux publics de l'Indo-Chine sont fixés chaque année par les budgets respectifs et approuvés, en même temps que ces budgets, par le Ministre des Colonies.

III. En cas de besoin, des personnels spéciaux permanents ou temporaires, peuvent être constitués par des arrêtés du gouverneur général, notamment pour le service des bureaux.

Art. 7.

Cadres du personnel.

Le personnel des travaux publics de l'Indo-Chine est réparti en deux cadres :

1° Le cadre auxiliaire ;

2° Le cadre permanent.

Il est complété autant que besoin :

1° Par des officiers, sous-officiers et soldats mis hors cadres à la disposition du gouverneur général ou détachés des corps de troupes de la colonie. L'effectif des militaires ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des agents civils ;

2° Par des agents temporaires à solde mensuelle et par des journaliers, recrutés dans les conditions fixées par des arrêtés du gouverneur général ;

3° Par du personnel indigène, recruté dans les conditions fixées par arrêtés du gouverneur général.

Art. 8

Conditions générales d'admission

I. Pour être admis dans le Service des travaux publics, les candidats doivent justifier :

1° Qu'ils sont Français ou naturalisés Français ;

2° Qu'ils ont satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée ;

3° Qu'ils jouissent de leurs droits civils et politiques ;

4° Qu'ils ont les aptitudes physiques nécessaires pour servir en Indo-Chine.

Art. 9

Cadre auxiliaire

Le cadre auxiliaire comprend :

I. Les agents métropolitains ou du cadre général des travaux publics des Colonies mis à la disposition du gouverneur général ;

II. Les agents recrutés directement.

Art. 10

Agents métropolitains

I. Les agents métropolitains ne cessent pas de faire partie de leur cadre d'origine ; ils restent, comme tels, soumis aux règlements généraux concernant l'avancement et la situation du personnel métropolitain.

II. Les mesures touchant à un degré quelconque, leur situation administrative métropolitaine, telles qu'avancement, révocation ou mise à la retraite, ou en disponibilité, etc., sont prises par le Ministre des Travaux publics après avis du Ministre des Colonies et sur la proposition du gouverneur général ; mais ils n'en restent pas moins soumis, comme agents des travaux publics de l'Indo-Chine, et en tant que titulaires des grades locaux qui leur sont conférés, à toutes les mesures, peines disciplinaires, etc., s'appliquant au personnel local.

III. Des notes sur ces agents sont régulièrement fournies tous les ans par le directeur général des travaux publics au gouverneur général qui les adresse, avec ses propositions, au Ministre des Colonies, pour être transmises au Ministre des Travaux publics.

Art. 11

Agents du cadre général des travaux publics des Colonies

I. Les agents du cadre général des travaux publics des Colonies, mis à la disposition du gouverneur général, continuent à faire partie de leur cadre d'origine ; ils restent, comme tels, soumis aux règlements généraux concernant l'avancement et la situation du personnel dudit cadre et notamment à l'obligation des versements à la Caisse des dépôts et consignations.

II. Les mesures touchant à un degré quelconque, leur situation administrative dans leur cadre d'origine, telles qu'avancement, rétrogradation, révocation ou mise en disponibilité, etc., sont prises par le Ministre des Colonies sur la proposition du gouverneur général ; mais ils n'en restent pas moins soumis, comme agents des travaux publics de l'Indo-Chine et en tant que titulaires des grades locaux qui leur sont conférés, à toutes les mesures, peines disciplinaires, etc., s'appliquant au personnel local.

III. Des notes sur ces agents sont régulièrement fournies, tous les ans, par le directeur général des travaux publics au gouverneur général qui les adresse avec ses propositions au ministre des colonies.

Art. 12

Agents recrutés directement

I. Les agents recrutés directement sont classés provisoirement par le gouverneur général sur la proposition du directeur général :

A. Pour ceux recrutés en France, après avis d'une commission spécialement nommée à cet effet par un arrêté ministériel ;

B. Pour ceux recrutés en Indo-Chine, après avis d'une commission spéciale nommée à cet effet par le gouverneur général ;

II. Les candidats sont classés provisoirement à un grade et à une classe, d'après les indications des articles 14 et 17 ci-après, et en tenant compte de leurs aptitudes et de leurs services antérieurs.

Art. 13

Ingénieurs principaux

I. Peuvent être classés dans le grade d'ingénieur principal :

1. Les agents voyers en chef des départements en France ayant au moins deux ans de service dans cette fonction ;

2. Les ingénieurs civils ayant occupé un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer pendant au moins huit ans, dont au moins deux ans comme ingénieur chef de service, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École polytechnique, ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris munis du diplôme d'ingénieur.

Art. 14

Ingénieurs et architectes

I. Peuvent être classés dans le grade d'ingénieur :

1. Les agents voyers en chef des départements en France ;

2. Les agents voyers d'arrondissement ayant au moins cinq années de service dans cette fonction en France ;

3. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins cinq ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École polytechnique, ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures, munis du diplôme d'ingénieur des arts ou manufactures, ou anciens élèves de l'École des ponts et chaussées munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles, ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris munis du diplôme d'ingénieur ;

4. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins huit ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou d'une

compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient anciens élèves des Ecoles des arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou d'une école comportant au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics un programme équivalent, ou de l'École des mines de Saint-Etienne, ayant satisfait aux examens de sortie de ces écoles ;

5. Les ingénieurs auxiliaires, conducteurs ou contrôleurs principaux, conducteurs ou contrôleurs de 1^{re} et de 2^e classes des ponts et chaussées ou des mines, des travaux publics ou des mines des Colonies, des travaux publics de l'Indo-Chine, ayant au moins cinq ans de service dans ces fonctions et ayant satisfait, devant une commission nommée par le gouverneur général et présidée par le directeur général des travaux publics de l'Indo-Chine ou son délégué, aux examens fixés par le décret du 12 décembre 1877 pour l'obtention du grade d'ingénieur des ponts et chaussées ;

6. Les anciens élèves de l'École polytechnique ayant accompli un stage de trois années comme élèves externes à l'École des ponts et chaussées ou à l'École supérieure des mines de Paris, munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles ou du diplôme d'ingénieur civil des mines, ayant accompli au minimum deux années de services effectifs aux Colonies et ayant souscrit l'engagement préalable de fournir un minimum de six ans de services effectifs aux Colonies ;

7. Les anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures, ou anciens élèves de l'École polytechnique ayant satisfait aux examens de sortie de cette école, ayant accompli au minimum trois ans de services effectifs aux Colonies en qualité d'ingénieurs auxiliaires, et souscrivant l'engagement de fournir un minimum de six ans de services effectifs aux Colonies ;

8. Les anciens officiers supérieurs du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans.

9. Les anciens capitaines du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans et ayant, au moment de leur démission, au moins cinq années d'ancienneté de grade.

II. Peuvent être classés dans le grade d'architecte :

Les architectes ayant occupé, pendant au moins cinq ans, l'emploi d'architecte dans un service ou une entreprise d'architecture, à condition qu'ils soient anciens élèves de l'École nationale des beaux-arts, ayant satisfait aux examens de 2^e classe de cette école.

Art. 15

Ingénieurs auxiliaires et architectes auxiliaires

I. Peuvent être classés dans le grade d'ingénieur auxiliaire :

1. Les sous-ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines ayant rempli dans la métropole les fonctions d'ingénieur pendant au moins deux ans ;

2. Les agents-voyers d'arrondissement ayant au

moins deux ans de service dans cette fonction en France;

3. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins trois ans un emploi dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École polytechnique, ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures, ou anciens élèves de l'École des ponts et chaussées munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles, ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris munis du diplôme d'ingénieur ;

4. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins cinq ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient anciens élèves de l'École des arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou d'une école comportant au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics un programme équivalent, ou de l'École des mines de Saint-Etienne, ayant satisfait aux examens de sortie de ces écoles ;

5. Les anciens capitaines du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ;

6. Les lieutenants du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans et ayant, au moment de leur démission, au moins cinq ans d'ancienneté de grade.

II. Peuvent être classés dans le grade d'architecte auxiliaire les candidats ayant occupé pendant au moins trois ans les fonctions d'architecte dans un service ou une entreprise d'architecture, à la condition qu'ils soient anciens élèves de l'École nationale des beaux-arts, ayant satisfait aux examens de 1^{re} classe de cette école.

Art. 16

Conducteurs et Contrôleurs

I. Peuvent être classés dans le grade de conducteur ou de contrôleur :

1. Les anciens conducteurs des ponts et chaussées et anciens contrôleurs des mines ;

2. Les candidats déclarés admissibles à ces grades par le Ministre des Travaux publics, à la suite des concours ouverts à cet effet en France ;

3. Les candidats admissibles au 2^e degré des examens de conducteur des ponts et chaussées ou de contrôleur des mines, dont la moyenne d'examen sera supérieure à une limite fixée à l'avance par le Ministère des Colonies, et qui prendront l'engagement de faire six ans de services effectifs en Indo-Chine ;

4. Les agents voyers cantonaux ou anciens agents voyers cantonaux des services vicinaux de France et d'Algérie ;

6. Les candidats reconnus, par une commission nommée à cet effet par le gouverneur général de l'Indo-Chine, admissibles au grade de conducteur ou de contrôleur, à la suite d'un examen spécial passé devant la commission susdite, suivant un programme

et des conditions qui seront fixés par un arrêté du gouverneur général ;

6. Les anciens élèves ayant satisfait aux examens de sortie de l'une des écoles suivantes : École polytechnique, École centrale des arts et manufactures, École des ponts et chaussées, École supérieure des mines de Paris, École des mines de Saint-Etienne, École des mineurs d'Alais ou de Douai, École des arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou une école comportant au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics un programme équivalent ;

7. Les anciens lieutenants ou sous-lieutenants du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale.

Inspecteurs et sous-inspecteurs des bâtiments civils

II. Peuvent être classés dans le grade d'inspecteur et de sous-inspecteur des bâtiments civils :

1. Les anciens élèves de l'École des beaux-arts ou d'une école comportant, au point de vue des connaissances techniques, un programme équivalent, ayant satisfait aux examens de ces écoles et justifié d'une pratique suffisante des travaux ;

2. Les candidats reconnus, par une commission nommée à cet effet par le gouverneur général, admissibles au grade d'inspecteur ou de sous-inspecteur à la suite d'un examen spécial suivant un programme et des conditions qui seront fixés par un arrêté du gouverneur général.

Art. 17

Commis

I. Peuvent être classés dans le grade de commis :

1. Les candidats reconnus admissibles à ce grade par le Ministre des Travaux publics ;

2. Les candidats reconnus, par une commission nommée à cet effet par le gouverneur général de l'Indo-Chine, admissibles au grade de commis des travaux publics ou des mines, à la suite d'examens spéciaux passés devant la commission susdite, suivant un programme et des conditions fixés par un arrêté du gouverneur général ;

3. Les anciens sous-officiers stagiaires du génie, les anciens stagiaires de l'artillerie coloniale, les anciens sous-officiers du génie ayant été affectés pendant au moins de deux ans au régiment des chemins de fer, les anciens sous-officiers du génie ou de l'artillerie coloniale ayant été employés pendant un an au moins aux travaux publics ou aux travaux militaires des Colonies.

Art. 18.

Classement provisoire dans les personnels spéciaux à l'Indo-Chine

I. Les conditions relatives au classement provisoire dans les personnels spéciaux de l'Indo-Chine seront fixés par arrêtés du gouverneur général.

Art. 19.

Agents du cadre auxiliaire recrutés directement

I. Les agents du cadre auxiliaire recrutés directement sont astreints à un stage d'au moins six mois, défalcation faite des congés et séjours à l'hôpital avant le classement définitif. Ce stage court du jour de leur arrivée dans la colonie ou, s'ils s'y trouvaient déjà, de celui de leur nomination ; il peut être augmenté et porté à un an avec les mêmes défalcatons pour ceux d'entre eux dont la valeur n'a pu être suffisamment appréciée au cours des six premiers mois.

II. Ceux des agents qui, après avis motivé de la commission locale prévue à l'article 12, ne sont pas reconnus aptes au service des travaux publics, sont licenciés sur la proposition du directeur général des travaux publics. Ils recevront une indemnité de deux mois de solde d'Europe. Aucune indemnité ne sera allouée à ceux qui seront licenciés par mesure disciplinaire.

III. Les autres sont définitivement classés dans le cadre auxiliaire après avis motivé de la commission susdite et sur la proposition du directeur général des travaux publics, avec un grade correspondant aux aptitudes dont ils ont fait preuve et qui peut être supérieur de deux classes au maximum à celui qu'ils avaient pendant la période de stage. Leur ancienneté dans le grade définitif court du jour de leur classement provisoire.

IV. Même après leur classement définitif, les agents du cadre auxiliaire ainsi recrutés directement continuent à pouvoir être licenciés à toute époque par suppression d'emploi ou de service, mais ils peuvent alors prétendre, hors le cas de licenciement par mesure disciplinaire, à l'indemnité prévue par le décret du 23 septembre 1897 (art. 17, § 3).

V. Les agents recrutés en France ont droit, à quelque époque qu'ils soient licenciés ou qu'ils quittent le service, au passage de retour dans les conditions prévues par l'article 31 du décret du 3 juillet 1897.

VI. Leur famille ne peut venir en Indo-Chine aux frais de la colonie qu'après leur classement définitif dans le cadre auxiliaire.

VII. Les agents du cadre auxiliaire n'acquièrent aucun droit à pension de retraite sur la caisse locale de l'Indo-Chine ou au compte d'assistance, et leur traitement n'est passible d'aucune retenue pour la caisse locale des retraites.

VIII. Néanmoins ceux d'entre eux qui obtiennent d'être classés ultérieurement dans un cadre régi, au point de vue de la retraite, par le décret du 5 mai 1898, peuvent faire compter pour la retraite la période qu'ils ont passée dans le cadre auxiliaire, à charge par eux de verser à la caisse locale des retraites et sur leurs fonds personnels, une somme égale à 5 p. 100 des salaires qui leur ont été payés pendant cette même période. Ce versement peut être fait, au gré de l'agent, en une seule fois, lors du changement de cadre ou au moyen de retenues mensuelles. Il est effectué sur ordre de recette émis au nom du caissier comptable de la caisse locale de retraite.

Un certificat de l'ingénieur sous les ordres de qui est placé l'agent, visé par le président du conseil d'administration de la caisse, constate à toutes fins

utiles, le versement ainsi effectué, et mention en est faite au dossier personnel de l'intéressé.

IX. Sous ces réserves, les agents du cadre auxiliaire sont, au point de vue des indemnités diverses, des congés et des passages, traités comme ceux du cadre permanent.

Art. 20.

Cadre permanent.

I. Le cadre permanent comprend les agents non métropolitains, provenant du cadre auxiliaire, et qui ont été versés de ce cadre dans le cadre permanent par décision du gouverneur général prise sur la proposition du directeur général des travaux publics et en suivant l'ordre du tableau de classement arrêté au préalable par le gouverneur général après avis du comité des travaux publics.

II. Ne peuvent toutefois être versés dans le cadre permanent que les agents qui n'avaient pas dépassé l'âge de trente ans, au moment de leur première nomination, ou ceux qui ont des services antérieurs à l'Etat leur permettant d'obtenir une pension de retraite à cinquante-cinq ans d'âge.

III. Les agents du cadre général des travaux publics des Colonies qui passeront dans ces conditions dans le cadre permanent des travaux publics de l'Indo-Chine cesseront *ipso facto* de faire partie de leur cadre d'origine.

Personnel militaire.

Art. 21.

Le personnel militaire détaché au Service des travaux publics est régi par les règlements et arrêtés spéciaux en vigueur dans la colonie.

Nomination et avancement.

Art. 22.

I. Les grades dans le cadre permanent d'ingénieur en chef, d'ingénieur chef de service et de chef des services administratifs et contentieux à la Direction des travaux publics sont conférés par décret pris sur la proposition du Ministre des Colonies et la présentation du gouverneur général. Ces fonctionnaires sont avancés de classe par le gouverneur général.

II. Les autres agents des travaux publics, tant du cadre permanent que des cadres auxiliaires et spéciaux, sont nommés, avancés et révoqués par le gouverneur général sur la proposition du directeur général des travaux publics et dans les conditions prévues par les articles 2 et 3 du décret du 21 avril 1891, ainsi qu'à l'article 29 du présent décret.

III. Toutefois, les agents européens, temporaires et journaliers, ainsi que les agents indigènes de toute catégorie sont nommés, avancés et révoqués par le directeur général des travaux publics.

IV. Les arrêtés qui portent nomination de surveillants, déterminent le budget sur lequel sont imputés la solde, les accessoires de solde, les soldes de congé et les frais de passage de ces agents.

Art. 23.

Grades, classes, soldes et assimilation.

I. Les grades, classes, soldes, conditions d'avance-

ment sont fixés comme suit pour l'ensemble du personnel des travaux publics :

GRADES.	CLASSES.	SOLDE		DURÉE MINIMUM DE SERVICE pour pouvoir être proposé pour l'avancement.
		D'EUROPE.	COLONIALE.	
Directeur général.....	»	15.000	30.000	»
Ingenieur en chef.....	1 ^{re} classe	15.000	30.000	»
Ingenieur en chef.....	2 ^e classe	12.500	25.000	5 ans.
Ingenieurs principaux chefs de service.....	1 ^{re} classe	11.000	22.000	2 ans.
Ingenieurs principaux chefs de service.....	2 ^e classe	9.000	18.000	2 ans.
Ingenieurs chefs de service.....	1 ^{re} classe	7.500	15.000	2 ans.
Ingenieurs chefs de service.....	2 ^e classe	6.500	13.000	2 ans.
Architecte principal chef de service.....	»	8.000	16.000	»
Architectes chefs de service.....	1 ^{re} classe	7.000	14.000	2 ans.
Architectes chefs de service.....	2 ^e classe	6.000	12.000	2 ans.
Ingenieurs auxiliaires.....	1 ^{re} classe	6.000	12.000	18 mois (1).
Ingenieurs auxiliaires.....	2 ^e classe	5.500	11.000	18 mois.
Architectes auxiliaires.....	»	5.500	11.000	18 mois (2).
Conducteurs, contrôleurs des mines, inspecteurs des chemins de fer, inspecteurs des bâtiments civils.....	Principaux.	5.000	10.000	18 mois (3).
Conducteurs, contrôleurs des mines, inspecteurs des chemins de fer, inspecteurs des bâtiments civils.....	1 ^{re} classe	4.500	9.000	18 mois.
Conducteurs, contrôleurs des mines, inspecteurs des chemins de fer, inspecteurs des bâtiments civils.....	2 ^e classe	4.000	8.000	18 mois.
Conducteurs, contrôleurs des mines, inspecteurs des chemins de fer, inspecteurs des bâtiments civils.....	3 ^e classe	3.500	7.000	18 mois.
Conducteurs, contrôleurs des mines, inspecteurs des chemins de fer, inspecteurs des bâtiments civils.....	4 ^e classe	3.000	6.000	18 mois.
Commis, contrôleurs des chemins de fer, sous-inspecteurs des bâtiments civils.....	Princ. aux.	3.600	7.200	»
Commis, contrôleurs des chemins de fer, sous-inspecteurs des bâtiments civils.....	1 ^{re} classe	3.000	6.000	18 mois.
Commis, contrôleurs des chemins de fer, sous-inspecteurs des bâtiments civils.....	2 ^e classe	2.500	5.000	18 mois.
Commis, contrôleurs des chemins de fer, sous-inspecteurs des bâtiments civils.....	3 ^e classe	2.250	4.500	1 an.
Commis, contrôleurs des chemins de fer, sous-inspecteurs des bâtiments civils.....	4 ^e classe	2.000	4.000	1 an.
Surveillants principaux et chefs de district principaux des chemins de fer.....	1 ^{re} classe	3.000	6.000	»
Surveillants principaux et chefs de district principaux des chemins de fer.....	2 ^e classe	2.500	5.000	18 mois.
Surveillants et chefs de district des chemins de fer.....	1 ^{re} classe	2.250	4.500	1 an.
Surveillants et chefs de district des chemins de fer.....	2 ^e classe	2.000	4.000	1 an.
Surveillants et chefs de district des chemins de fer.....	3 ^e classe	1.750	3.500	1 an.

(1) Pour pouvoir être nommé ingénieur de 2^e classe.
 (2) Pour pouvoir être nommé architecte de 2^e classe.
 (3) Pour pouvoir être nommé ingénieur auxiliaire ou architecte auxiliaire.

GRADES.	CLASSES.	SOLDE		DURÉE MINIMUM DE SERVICE pour pouvoir être proposé pour l'avancement.
		D'EUROPE.	COLONIALE.	
Chefs des services administratifs et du contentieux à la direction générale.....	1 ^{re} classe	9.000	18.000	»
Chefs des services administratifs et du contentieux à la direction générale.....	2 ^e classe	7.500	15.000	2 ans.
Capitaines et mécaniciens principaux des baliseurs de mer et des dragues.....	1 ^{re} classe	4.000	8.000	»
Capitaines et mécaniciens principaux des baliseurs de mer et des dragues.....	2 ^e classe	3.500	7.000	18 mois.
Capitaines et mécaniciens principaux des baliseurs de mer et des dragues.....	3 ^e classe	3.000	6.000	18 mois.
Lieutenants et mécaniciens des baliseurs de mer et des dragues.....	1 ^{re} classe	2.750	5.500	1 an.
Lieutenants et mécaniciens des baliseurs de mer et des dragues.....	2 ^e classe	2.500	5.000	1 an.
Lieutenants et mécaniciens des baliseurs de mer et des dragues.....	3 ^e classe	2.250	4.500	1 an.
Maîtres de phares et balises et gardes principaux de navigation.....	»	2.300	4.600	»
Gardiens de phares et balises et gardes de navigation.....	1 ^{re} classe	1.800	3.600	18 mois.
Gardiens de phares et balises et gardes de navigation.....	2 ^e classe	1.650	3.300	1 an.
Gardiens de phares et balises et gardes de navigation.....	3 ^e classe	1.500	3.000	1 an.
Capitaines de port.....	1 ^{re} classe	4.500	9.000	»
Capitaines de port.....	2 ^e classe	3.750	7.500	2 ans.
Lieutenants de port.....	1 ^{re} classe	3.000	6.000	2 ans.
Lieutenants de port.....	2 ^e classe	2.500	5.000	18 mois.
Maîtres de port.....	1 ^{re} classe	2.000	4.000	18 mois.
Maîtres de port.....	2 ^e classe	1.750	3.500	1 an.

II. Des frais de service sont en outre attribués aux fonctionnaires et agents, conformément aux indications du tableau A annexé au présent décret.

III. Les commis, les sous-inspecteurs des bâtiments civils, les contrôleurs du chemin de fer, principaux ou de 1^{re} classe, pourront, après un stage d'au moins un an dans les fonctions du grade supérieur et après avoir passé devant une commission spéciale instituée à cet effet par le gouverneur général, laquelle s'assurera qu'ils possèdent les capacités et les aptitudes requises, être nommés respectivement conducteurs des travaux publics et contrôleurs des mines, inspecteurs des bâtiments civils, inspecteurs des chemins de fer de la classe qui correspond à leur traitement et avec l'ancienneté qu'ils avaient dans la classe de leur ancien grade. Les agents ci-dessus dénommés possesseurs de la 2^e classe de leur grade et qui auront satisfait aux mêmes conditions, pourront être nommés au grade supérieur dès qu'ils auront dix-huit mois d'ancienneté dans leur classe.

IV. Les ingénieurs auxiliaires de 1^{re} classe et les architectes auxiliaires ayant l'ancienneté requise pourront être nommés, sur la proposition du directeur général, respectivement ingénieurs, chefs de

service de 2^e classe, après un stage d'au moins un an dans les fonctions de chef de service et après avoir passé devant une commission spéciale instituée à cet effet par le gouverneur général, laquelle s'assurera qu'ils possèdent les capacités et les aptitudes requises.

Art. 24

Concordance des grades.

I. Les fonctionnaires et agents des cadres métropolitains des ponts et chaussées et des mines sont nommés avec l'ancienneté de classe qu'il ont dans le cadre métropolitain, aux grades et classes correspondants du cadre colonial, conformément aux indications du tableau ci-après :

GRADES ET CLASSES DANS LE CADRE DE LA COLONIE.	GRADES ET CLASSES DANS LE CADRE MÉTROPOLITAIN.
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe
Ingénieur en chef de 2 ^e classe.	Ingénieur en chef de 2 ^e classe
Ingénieur principal de 1 ^{re} classe.	Ingénieur de 1 ^{re} classe.
Ingénieur principal de 2 ^e classe.	Ingénieur de 2 ^e classe.
Ingénieur de 1 ^{re} classe.	Ingénieur de 3 ^e classe ayant au moins deux ans de grade
Ingénieur de 2 ^e classe.	Ingénieur de 3 ^e classe.
Ingénieur auxiliaire de 1 ^{re} classe	Ingénieur auxiliaire.
Ingénieur auxiliaire de 2 ^e classe	Sous-ingénieur de 1 ^{re} et de 2 ^e classe.
Conducteur principal.	Conducteur principal.
Conducteur de 1 ^{re} classe.	Conducteur de 1 ^{re} classe.
Conducteur de 2 ^e classe.	Conducteur de 2 ^e classe.
Conducteur de 3 ^e classe.	Conducteur de 3 ^e classe.
Conducteur de 4 ^e classe.	Conducteur de 4 ^e classe.
Commis principaux.	Commis principaux.
Commis de 1 ^{re} classe.	Commis de 1 ^{re} classe.
Commis de 2 ^e classe.	Commis de 2 ^e classe.
Commis de 3 ^e classe.	Commis de 3 ^e classe.
Commis de 4 ^e classe.	Commis de 4 ^e classe.

Toutefois, les fonctionnaires et agents ayant dans leur classe l'ancienneté exigée par les règlements régissant le cadre métropolitain auquel ils appartiennent pour obtenir un avancement dans ce grade peuvent être immédiatement nommés à la classe ou grade immédiatement supérieur si leurs services antérieurs justifient cette mesure.

II. Les agents du cadre général des travaux publics des Colonies détachés en Indo-Chine, sont nommés dans la colonie avec leur grade et l'ancienneté de classe qu'ils ont dans le cadre général.

Art. 25

Règlement relatif à la solde et aux accessoires de solde.

L'ensemble du personnel des travaux publics de l'Indo-Chine est soumis aux dispositions des décrets et règlements relatifs à la solde et aux accessoires de solde concernant le personnel colonial en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par le présent décret.

Art. 26

**Indemnités de route et de séjour.
Passages.**

I. Pour les indemnités de route et de séjour ainsi que pour les passages, le personnel des travaux

publics de l'Indo-Chine est soumis aux dispositions du décret du 3 juillet 1897 modifié par le décret du 6 juillet 1904, sauf les dérogations prévues par le présent décret. En outre, les frais de tournée pour déplacements des fonctionnaires et agents dans l'étendue du service auxquels ils sont attachés, sont fixés par arrêtés du gouverneur général.

II. Le tableau B, annexé au présent décret fixe l'assimilation et le classement au point de vue des passages.

Art. 27

Indemnités diverses.

I. Il peut être alloué aux agents, par arrêtés du gouverneur général, des indemnités de campagne qui ne peuvent se cumuler avec les frais de tournée, ni avec les frais de service fixés par l'article 23.

II. Il peut également être alloué, dans les mêmes formes, une indemnité spéciale aux officiers et militaires détachés aux travaux publics.

III. Les dépenses accessoires du personnel sont à la charge du budget qui supporte les dépenses des travaux auxquels les agents sont attachés.

Art. 28

Retraites.

I. Les ingénieurs et agents appartenant au cadre métropolitain des ponts et chaussées et des mines ainsi que les officiers et militaires détachés aux travaux publics, continuent à opérer les versements pour la retraite dans les conditions fixées par les lois et règlements relatifs aux corps auxquels ils appartiennent.

II. Les ingénieurs et agents qui font partie du cadre permanent de l'Indo-Chine sont régis par les dispositions du décret du 5 mai 1898, portant création d'une caisse locale de retraites.

TITRE IV.

DISCIPLINE

Art. 29

Mesures disciplinaires

- I. Les mesures disciplinaires sont :
1. La réprimande ;
 2. Le blâme avec inscription au dossier ;
 3. La suspension de fonctions comportant retenue de solde, dont la durée ne peut excéder trois mois ;
 4. La rétrogradation ;
 5. La révocation.

II. La réprimande et le blâme avec inscription au dossier sont infligés par le directeur général pour tous les fonctionnaires et agents nommés par arrêté du gouverneur général.

III. Le directeur général et les fonctionnaires nommés par décret ne peuvent être l'objet de réprimande ou de blâme que de la part du gouverneur général.

IV. La suspension de fonctions est prononcée par le

gouverneur général d'après les règles établies par le règlement général sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial.

V. La rétrogradation et la révocation sont prononcées par le gouverneur général et sur la proposition du directeur général et après avis du comité des travaux publics, constitué en commission d'enquête et devant lequel le fonctionnaire ou l'agent incriminé dûment appelé aura été mis en demeure de présenter ses moyens de défense, soit verbalement, soit par écrit. L'avis de la commission d'enquête doit être visé dans l'arrêté portant rétrogradation ou révocation et ne peut être modifié que dans un sens favorable à l'inculpé. Si le fonctionnaire ou agent se trouve dans la métropole au moment où l'enquête est décidée, la commission d'enquête est composée du secrétaire général du Ministère des Colonies, président ; de l'inspecteur général des travaux publics des Colonies, du directeur chargé du service du personnel au Ministère, du directeur chargé des affaires politiques de la colonie à laquelle a appartenu en dernier lieu le fonctionnaire ou l'agent incriminé et d'un inspecteur des Colonies désigné par le Ministre. Le fonctionnaire rétrogradé prend rang dans son nouvel emploi du jour de la décision et ne peut être proposé pour l'avancement qu'après avoir effectué dans cet emploi le temps minimum exigé pour être élevé au grade ou à la classe supérieure sans qu'il puisse être tenu compte du temps qu'il y aurait passé antérieurement.

VI. Si des agents du cadre métropolitain ou du cadre général des travaux publics des colonies encourent l'une ou l'autre de ces deux dernières peines, elles ne les frappent qu'en tant qu'agents des travaux publics de l'Indo-Chine et ne visent que l'emploi qui leur a été donné dans la Colonie par l'arrêté du gouverneur général. Ces agents sont alors, et en tant que fonctionnaires du cadre métropolitain ou du cadre général des travaux publics des Colonies, remis par mesure disciplinaire à la disposition du Ministre des Colonies, sans préjudice des peines qui peuvent leur être infligées d'après les règles qui régissent le cadre auquel ils appartiennent, sans qu'il soit besoin d'enquête nouvelle.

VII. Les fonctionnaires nommés par décret ne peuvent être rétrogradés ou révoqués que par décret.

TITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 30

Remise à la disposition du Ministre des agents métropolitains

I. Les fonctionnaires métropolitains peuvent être, sur la proposition du gouverneur général, remis par le Ministre des Colonies à la disposition du Ministre chargé du département ministériel auquel ressortit leur cadre :

1. Sur leur demande, après cinq ans de services hors de France, ou pour raison de santé dûment justifiée, quelle que soit dans ce cas la durée des services ;

2. D'office, sur l'avis du comité des travaux publics et sur la proposition du gouverneur général :

a. Pour raison de santé dûment constatée ;

b. Pour cause d'inaptitude au service dûment constatée ;

c. Pour cause de suppression d'emploi ;

d. Par mesure disciplinaire, dans les termes de l'article 29 du présent décret.

Art. 31

Services détachés

I. Les ingénieurs et agents des travaux publics de l'Indo-Chine peuvent être détachés à titre provisoire au service des municipalités.

II. Ils conservent en ce cas leur droit à l'avancement comme s'ils étaient restés au service des travaux publics. Ils restent soumis, au point de vue disciplinaire, à l'autorité du directeur général, qui transmet, chaque année, au gouverneur général leurs notes signalétiques. Les retenues faites sur le traitement de ces agents sont calculées sur la solde coloniale ou de congé qu'ils auraient touchée au service des travaux publics.

Les versements faits au profit des agents n'appartenant pas au cadre métropolitain sont calculés sur la solde coloniale ou de congé qu'ils auraient touchée aux travaux publics et mis à la charge de la municipalité à laquelle ils sont attachés.

Art. 32.

Dispositions transitoires

I. Les agents actuels des travaux publics de l'Indo-Chine seront répartis dans les classes et grades prévus au présent décret par des arrêtés du gouverneur général pris sur la proposition du directeur général ; les agents du cadre permanent ancien devront être versés dans le nouveau cadre permanent.

Tous ces agents continueront à recevoir leurs émoluments actuels tant que ceux-ci seront supérieurs à ceux qui leur sont attribués par le présent décret.

Art. 33

Toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret sont et demeurent abrogées.

Art. 34

Le Ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel de la République française*, au *Bulletin officiel du Ministère des Colonies* et au *Journal officiel de l'Indo-Chine*.

Fait à Paris, le 18 janvier 1905.

Signé : EMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Colonies,

Signé : Gaston DOUMERGUE.

TABLEAU A FIXANT LES FRAIS DE SERVICES ANNUELS ALLOUÉS AU PERSONNEL DES TRAVAUX PUBLICS DE L'INDO-CHINE.

1 ^{re} CATÉGORIE	2 ^e CATÉGORIE	3 ^e CATÉGORIE	4 ^e CATÉGORIE	5 ^e CATÉGORIE
A Directeur général.	Ingénieurs auxiliaires (1).	Commis.	Surveillants.	Gardiens de phares et balises.
B Ingénieurs en chef.	Architectes auxiliaires (1).	Surveillants principaux.	Chefs de district des chemins de fer.	Gardiens de navigation.
Ingénieurs principaux chefs de service.	Conducteurs principaux (1).	Chefs de district principaux des chemins de fer.	Maitres de phares et balises.	
Ingénieurs chefs de service.	Contrôleurs principaux des mines (1).	Capitaines de baliseurs de mer et de dragues.	Gardiens principaux de navigation.	
Architectes principaux chefs de service.	Inspecteurs principaux des chemins de fer (1).	Lieutenants de baliseurs de mer et de dragues.	Maitres de port.	
Architectes chefs de service.	Inspecteurs principaux des bâtiments civils (1).	Mécaniciens principaux et mécaniciens de baliseurs de mer et de dragues.		
Chefs des services administratifs et du contentieux à la direction générale.	Conducteurs.	Lieutenants de port.		
	Contrôleurs des mines.			
	Inspecteurs des chemins de fer.			
	Inspecteurs des bâtiments civils.			
	Capitaines de ports.			
	Commis principaux.			
	Contrôleurs principaux des chemins de fer.			
	Sous-Inspecteurs des bâtiments civils.			

(1) Ces agents, bien que compris à la 2^e catégorie, voyagent toujours en 1^{re} classe à bord des paquebots. Cette faveur ne leur confère aucun droit aux autres avantages accordés aux officiers supérieurs ou assimilés (domestiques ou bagages).

TABLEAU B FIXANT LE CLASSEMENT DU PERSONNEL DES TRAVAUX PUBLICS DE L'INDO-CHINE AU POINT DE VUE DU SÉJOUR A L'HOPITAL, DES INDEMNITÉS DE SÉJOUR, DES PASSAGES ET DES VOYAGES A L'ÉTRANGER.

GRADES ET EMPLOIS	CLASSES	FRAIS de services annuels
Directeur général	»	15.000
Ingénieur en chef directeur	1 ^{re} et 2 ^e classe.	10.000
Ingénieur en chef, chef de circonscription	1 ^{re} et 2 ^e classe.	8.000
Ingénieurs principaux chefs de services	1 ^{re} classe.	3.000
Ingénieurs chefs de service	2 ^e classe.	2.000
Architectes chefs de service	1 ^{re} et 2 ^e classe.	2.000
Architectes chefs de service	Principal.	4.000
Architectes chefs de service	1 ^{re} classe.	3.000
Architectes chefs de service	2 ^e classe.	2.000
Ingénieurs auxiliaires, architectes auxiliaires, conducteurs principaux et conducteurs, contrôleurs principaux et contrôleurs des mines, inspecteurs principaux et inspecteurs des bâtiments civils faisant fonctions de chefs de service	»	2.000
Les mêmes accomplissant les fonctions de chefs de section	»	1.500
Chefs des services administratifs et du contentieux de la direction générale	1 ^{re} classe.	4.000
Chefs des services administratifs et du contentieux de la direction générale	2 ^e classe.	3.000

2^o Rapport au Président de la République française, suivi d'un décret portant réorganisation du Personnel des Travaux Publics et des Mines des Colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.

RAPPORT

AU

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *suivi d'un décret portant réorganisation du personnel des travaux publics et des mines et des colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.*

(Ministère des Colonies. — Secrétariat général ; 3^e Bureau ; *Personnel.*)

= Inspection générale des travaux publics des Colonies.)

(18 janvier 1905.)

Monsieur le Président,

L'organisation du personnel des travaux publics dans les colonies autres que l'Indo-Chine, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion, n'avait fait l'objet d'aucune mesure générale avant le décret du 2 juin 1899, qui a réalisé un grand progrès en créant, indépendamment des cadres locaux ou auxiliaires, un cadre général dont les agents avaient de sérieuses garanties de stabilité et d'avenir. Les heureux effets de cette réglementation ont permis, grâce à un meilleur recrutement du personnel, d'entreprendre dans les diverses Colonies, notamment en Afrique et à Madagascar, de grands travaux destinés à assurer la mise en valeur de notre domaine colonial. Toutefois, une pratique de cinq années y fait reconnaître diverses imperfections de détail auxquelles il est d'autant plus opportun de remédier que l'activité des chantiers des travaux publics aux Colonies va sans cesse en grandissant.

J'ai préparé en conséquence le projet de décret ci-joint, qui, tout en conservant les dispositions essentielles du décret de 1899, comporte quelques améliorations concernant le recrutement, la solde et l'avancement du personnel.

Celui-ci est réparti en trois catégories : le cadre général permanent, comprenant les agents qui peuvent servir dans toutes les Colonies ; les cadres locaux spéciaux à chaque colonie et comprenant les agents appelés à servir seulement dans cette colonie ; enfin, les cadres auxiliaires, recrutés temporairement pendant les périodes d'exécution des grands travaux publics dans chaque colonie.

Le personnel militaire, qui a rendu de si grands services pour les études et la construction de nos chemins de fer de pénétration et qui est appelé à en rendre encore pour l'achèvement du réseau des voies ferrées, m'a paru, en raison même de ces considérations et du rôle qu'il est appelé à jouer, devoir être classé dans les cadres auxiliaires coloniaux.

Pour le recrutement des agents, la porte a été ouverte plus largement encore à toutes les capacités et à tous les mérites, aux ingénieurs civils qui peuvent, après quelques années de pratique, aspirer aux emplois de chef de service, aux élèves de diverses écoles

qui donnent une instruction technique suffisante, enfin pour les grades de conducteurs et commis, à tous ceux qui, quelle que soit leur origine, auront prouvé leurs aptitudes par les résultats d'un examen devant une Commission spéciale.

Les soldes primitivement fixés ont été relevés de manière à faire disparaître l'inégalité de traitement qui existait entre les agents de l'Indo-Chine et ceux des autres colonies, dont la plupart sont loin d'être plus favorisés au point de vue des facilités de l'existence.

Les durées minima de service exigées pour l'avancement, au lieu d'être uniformes pour chaque grade dans toutes les Colonies, ont été déterminées en tenant compte des différences de climat qu'elles présentent ; les Colonies ont été divisées à cet effet en trois catégories.

Enfin, la nouvelle réglementation s'applique intégralement au service des mines, qui n'était pas explicitement visé dans le décret du 2 juin 1899.

Telles sont les principales modifications au régime actuel qui sont contenues dans le projet de décret ci-annexé, que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre des Colonies,

Signé : GASTON DOUMERGUE.

DÉCRET portant réorganisation du Personnel des travaux publics et des mines des colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.

(18 janvier 1905.)

Le Président de la République française,

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854 ;

Vu la loi du 20 mars 1894 portant création du Ministère des Colonies ;

Vu les décrets des 23 décembre 1897 et 1^{er} novembre 1899 sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial ;

Vu les décrets des 3 juillet 1897, 14 août 1899 et 6 juillet 1904, concernant les indemnités de route et de séjour et les passages des officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux ;

Vu les décrets des 20 avril 1899 et 19 septembre 1903, relatifs au personnel du génie et de l'artillerie coloniale mis à la disposition du Département des Colonies pour le service des travaux publics dans les possessions d'outre-mer ;

Vu le décret du 2 juin 1899, portant organisation du personnel des travaux publics des colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion ;

Vu le décret du 20 décembre 1900, portant création d'un cadre temporaire de travaux publics à Madagascar ;

Vu le décret du 17 mars 1901, fixant la composition et le recrutement du personnel des bâtiments

civils dans les colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion ;

Sur le rapport du Ministre des Colonies,

DÉCRÈTE :

TITRE PREMIER

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES COMPOSITION ET RECRUTEMENT DU PERSONNEL

Article Premier

Organisation des services

I. Les travaux publics et les mines des colonies autres que l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion sont placés sous la direction et la surveillance d'un personnel technique organisé conformément aux dispositions du présent décret.

II. Dans ces mêmes colonies, l'organisation et le fonctionnement des services des travaux publics et des mines, ainsi que des services spéciaux qui peuvent y être rattachés (bâtiments civils, exploitation de chemins de fer, phares et balises, ports et rades, service topographique, etc.), et des services temporaires qui peuvent être créés pour l'exécution des grands travaux publics, sont par arrêtés des gouverneurs soumis à l'approbation préalable du Ministre des Colonies.

Art. 2

Cadres du personnel

I. Des arrêtés des gouverneurs soumis à l'approbation préalable du Ministre fixent le nombre normal des agents de chaque grade attachés au service des travaux publics et des mines, ainsi qu'aux services spéciaux permanents.

II. Des arrêtés des gouverneurs fixent le nombre des agents de chaque grade attachés aux services temporaires.

Art. 3

Direction des services

I. Le Service des travaux publics est placé dans chaque colonie sous l'autorité d'un chef de service relevant du gouverneur de la colonie.

II. Le Service des mines, ainsi que les services spéciaux ou temporaires, sont en principe placés également sous l'autorité du chef du service des travaux publics ; exceptionnellement, ces services peuvent être confiés à des chefs de service ou à des directeurs spéciaux.

III. Dans les colonies désignées par des arrêtés du Ministre des Colonies pris sur la proposition des gouverneurs, ce chef de service prend le titre de directeur général ou de directeur des travaux publics.

IV. Tout le personnel des travaux publics de la colonie, ainsi que des services rattachés à celui des travaux publics, est placé sous l'autorité du directeur général, du directeur ou du chef de service, sauf les agents qui sont chargés de travaux payés entièrement sur les fonds des municipalités.

Art. 4

Composition du personnel

I. Le personnel est réparti en trois cadres :
a. Le cadre général, comprenant les agents pouvant servir dans toutes les colonies auxquelles s'applique le présent décret ;

b. Les cadres locaux, spéciaux à chaque colonie comprenant les agents européens ou non ne pouvant servir que dans cette colonie ;

c. Les cadres auxiliaires, spéciaux à chaque colonie, comprenant les agents recrutés temporairement pendant les périodes d'exécution des grands travaux publics.

II. Les agents de ces divers cadres peuvent être affectés indifféremment, suivant les besoins, aux différents services de la colonie, permanents ou temporaires, sans que leur situation personnelle soit de ce fait modifiée.

III. Le cadre général des travaux publics des Colonies et celui des mines comprennent :

Des ingénieurs en chef de 1^{re} et de 2^e classe.

Des ingénieurs principaux de 1^{re} et 2^e classe.

Des ingénieurs de 1^{re} et 2^e classe.

Des ingénieurs auxiliaires de 1^{re} et 2^e classe.

Des conducteurs des travaux publics et contrôleurs des mines, principaux, de 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e classe.

Des commis, principaux, de 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e classe.

IV. Les cadres locaux et auxiliaires des travaux publics, des mines, ainsi que des services spéciaux et temporaires qui peuvent y être rattachés sont, s'il y a lieu, constitués par des arrêtés des gouverneurs soumis à l'approbation préalable du Ministre. Ils peuvent comprendre un personnel inférieur dont la composition et le recrutement sont fixés, dans chaque colonie, par arrêtés des gouverneurs.

Dispositions générales

V. Les dispositions du présent décret sont applicables au personnel du cadre général ainsi que des cadres locaux et auxiliaires. Toutefois, les conditions de recrutement, les grades, classes, soldes et indemnités des fonctionnaires et agents des cadres locaux et auxiliaires seront fixés par des arrêtés du gouverneur soumis à l'approbation préalable du Ministre.

Art. 5

Directeurs et chefs de services des travaux publics

I. Les fonctions de directeur général des travaux publics ne peuvent être remplies à titre permanent que par un ingénieur en chef ; celles de directeur que par un ingénieur en chef ou par un ingénieur principal.

II. Un arrêté du gouverneur, soumis à l'approbation préalable du Ministre des Colonies, détermine le grade des chefs de service des travaux publics pour chacune des colonies où le chef de service n'a pas le titre de directeur.

Art. 6

Ingénieurs en chef

I. Les ingénieurs en chef des travaux publics ou des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines ;

2. Les ingénieurs principaux de 1^{re} classe des travaux publics des Colonies remplissant les conditions fixées par le décret pour obtenir un avancement ;

3. Les ingénieurs en chef ou anciens ingénieurs en chef des cadres auxiliaires des Colonies ayant au moins trois ans de services effectifs aux Colonies dans cet emploi, dont les services seraient de nature à être utilisés, sur la proposition des gouverneurs et après avis d'une commission siégeant à Paris et composée de l'inspecteur général des travaux publics des Colonies, *président*, d'un membre du comité des travaux publics des Colonies, du chef du bureau chargé de l'administration de la colonie dans laquelle le fonctionnaire proposé a servi en dernier lieu, d'un inspecteur des Colonies et d'un chef ou sous-chef de bureau du Service du personnel au Ministère des Colonies, désigné par le Ministre.

II. Les fonctions d'ingénieurs en chef dans les cadres auxiliaires peuvent également être confiées à des colonels ou lieutenant-colonels du génie ou de l'artillerie coloniale mis en activité hors cadres par application des articles 1 et 2 du décret du 20 avril 1899 et de l'article 3 du décret du 19 septembre 1903.

Art. 7

Ingénieurs principaux

I. Les ingénieurs principaux des travaux publics ou des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ou des mines de 1^{re} ou de 2^e classe ;

2. Les ingénieurs de 1^{re} classe des travaux publics des Colonies remplissant les conditions fixées par le présent décret pour obtenir un avancement ;

3. Les ingénieurs en chef ou anciens ingénieurs en chef des cadres auxiliaires des Colonies, les ingénieurs principaux ou anciens ingénieurs principaux de ces cadres ayant accompli au moins trois ans de service effectifs aux Colonies dans cet emploi, remplissant d'ailleurs les conditions fixées à l'article précédent pour l'admission, dans le cadre général, des fonctionnaires des cadres auxiliaires.

4. Les agents voyers en chef des départements en France ayant au moins deux ans de service dans cette fonction ;

5. Les ingénieurs civils ayant occupé un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer pendant au moins huit ans, dont au moins deux ans comme ingénieur chef de service, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École polytechnique, ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures, munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures, ou anciens élèves de l'École des ponts et chaussées munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles, ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris, munis du diplôme d'ingénieur.

II. Les fonctions d'ingénieurs principaux dans les cadres auxiliaires peuvent également être confiées à des chefs de bataillon du génie, à des chefs d'escadron de l'artillerie coloniale ou à des capitaines de ces

deux armes ayant cinq ans d'ancienneté dans ce grade. Ces officiers sont placés en activité hors cadres par application des dispositions prévues aux articles 1 et 2 du décret du 20 avril 1899, et de l'article 3 du décret du 19 septembre 1903.

Art. 8

Ingénieurs

1. Les ingénieurs des travaux publics ou des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ou des mines ;

2. Les ingénieurs auxiliaires des ponts et chaussées ou des mines ayant au moins dix-huit mois d'ancienneté de grade ;

3. Les ingénieurs auxiliaires de 1^{re} classe des travaux publics ou des mines des Colonies, remplissant les conditions fixées par le présent décret pour obtenir un avancement ;

4. Les ingénieurs auxiliaires, les conducteurs principaux et les conducteurs de 1^{re} classe des travaux publics des Colonies, ayant rempli les fonctions de chef de Service des travaux publics des Colonies pendant au moins cinq ans ;

5. Les ingénieurs principaux ou anciens ingénieurs principaux des cadres auxiliaires des Colonies, les ingénieurs ou anciens ingénieurs de ces cadres ayant accompli au moins trois ans de services effectifs aux Colonies dans cet emploi, remplissant d'ailleurs les conditions fixées à l'article 6 pour l'admission dans le cadre général des fonctionnaires des cadres auxiliaires ;

6. Les agents voyers en chef des départements en France ;

7. Les agents voyers d'arrondissement ayant au moins cinq années de services dans cette fonction en France ;

8. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins cinq ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures, munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures, ou anciens élèves de l'École des ponts et chaussées, munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles, ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris, munis du diplôme d'ingénieur ;

9. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins huit ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient anciens élèves des écoles des arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou d'une école comportant, au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics, un programme équivalent, ou de l'École des mines de Saint-Etienne, ayant satisfait aux examens de sortie de ces écoles ;

10. Les ingénieurs auxiliaires, sous-ingénieurs, conducteurs ou contrôleurs de 1^{re} et de 2^e classe des ponts et chaussées ou des mines, des travaux publics ou des mines des Colonies, ayant au moins cinq ans de services dans ces fonctions et portés sur une liste de classement établie à la suite d'un concours ouvert

dans la métropole suivant les conditions d'un arrêté pris par le Ministre des Colonies ;

11. Les anciens élèves de l'École polytechnique ayant accompli un stage de trois années comme élèves externes à l'École des ponts et chaussées ou à l'École supérieure des mines de Paris munis du diplôme d'ingénieur civil des mines, ayant accompli au minimum deux années de services effectifs aux Colonies et ayant souscrit l'engagement préalable de fournir un minimum de six ans de services effectifs aux Colonies.

12. Les anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures ou anciens élèves de l'École polytechnique ayant satisfait aux examens de sortie de cette école, ayant accompli au minimum trois ans de services effectifs aux Colonies en qualité d'ingénieurs auxiliaires, et souscrivant l'engagement de fournir un minimum de six ans de services effectifs aux Colonies ;

13. Les anciens officiers supérieurs du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans ;

14. Les anciens capitaines du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans et ayant, au moment de leur démission, au moins cinq ans d'ancienneté de grade ;

11. Les fonctions d'ingénieur dans les cadres auxiliaires peuvent également être confiées à des capitaines du génie ou de l'artillerie coloniale mis en activité hors cadres.

Art. 9

Ingénieurs civils

1. Les ingénieurs auxiliaires des travaux publics ou des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les ingénieurs auxiliaires et sous-ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines ;

2. Les conducteurs principaux des ponts et chaussées ou contrôleurs principaux des mines ayant au moins cinq ans de grade ;

3. Les conducteurs principaux des travaux publics ou contrôleurs principaux des mines des Colonies, remplissant les conditions fixées par le présent décret pour obtenir un avancement ;

4. Les sous-ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines ayant rempli dans la métropole les fonctions d'ingénieur pendant au moins deux ans ;

5. Les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines ayant rempli les fonctions de chef de service des travaux publics ou des mines d'une colonie ou d'ingénieur dans la métropole, pendant au moins quatre ans ;

6. Les ingénieurs ou anciens ingénieurs des cadres auxiliaires des Colonies, les ingénieurs auxiliaires ou anciens ingénieurs auxiliaires de ces cadres ayant accompli au moins trois ans de services effectifs aux Colonies dans cet emploi, remplissant d'ailleurs les conditions fixées à l'article 6 pour l'admission, dans le cadre général des fonctionnaires des cadres auxiliaires ;

7. Les agents voyers d'arrondissement ayant au moins deux années de service dans cette fonction en France ;

8. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins trois ans un emploi dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient ou anciens élèves de l'École polytechnique, ou anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures, munis du diplôme d'ingénieur des arts et manufactures, ou anciens élèves de l'école des ponts et chaussées munis du diplôme d'ingénieur des constructions civiles, ou anciens élèves de l'École supérieure des mines de Paris munis du diplôme d'ingénieur ;

9. Les ingénieurs civils ayant occupé pendant au moins cinq ans un emploi d'ingénieur dans un service ou une entreprise de travaux publics ou dans une compagnie de chemins de fer, à la condition qu'ils soient anciens élèves des Ecoles des Arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou d'une école comportant au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics un programme équivalent, ou de l'École des mines de Saint-Etienne, ayant satisfait aux examens de sortie de ces écoles ;

10. Les anciens capitaines du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale ;

11. Les anciens lieutenants du génie, de l'artillerie de terre et de l'artillerie coloniale ayant quitté l'armée depuis moins de cinq ans et ayant, au moment de leur démission, au moins cinq ans d'ancienneté de grade.

II. Les fonctions d'ingénieur auxiliaire dans les cadres auxiliaires peuvent également être confiées à des lieutenants du génie ou de l'artillerie coloniale ayant au moins deux ans de grade, mis en activité hors cadres.

Art. 10

Conducteurs et contrôleurs.

I. Les conducteurs des travaux publics et les contrôleurs des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les conducteurs ou anciens conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs ou anciens contrôleurs des mines ;

2. Les candidats déclarés admissibles à ces grades par le Ministre des Travaux publics, à la suite des concours ouverts à cet effet en France ;

3. Les candidats admissibles au 2^e degré des examens de conducteurs des ponts et chaussées ou de contrôleurs des mines, dont la moyenne d'examen sera supérieure à une limite fixée à l'avance par le Ministre des Colonies et qui prendront l'engagement de fournir six ans de services effectifs aux Colonies ;

4. Les agents voyers cantonaux ou anciens agents cantonaux des services vicinaux de France et d'Algérie ;

5. Les candidats reconnus par une commission nommée à cet effet par le Ministre des Colonies et présidée par l'Inspecteur général des travaux publics des Colonies ou son délégué, admissibles au grade de conducteur ou de contrôleur, à la suite d'un examen spécial passé devant la commission susdite en France ou devant une commission nommée à cet effet par le Ministre et siégeant dans une colonie ; le tout suivant un programme et des conditions qui seront fixés par un arrêté du Ministre des Colonies ;

6. Les conducteurs ou contrôleurs principaux ou anciens conducteurs ou contrôleurs principaux des cadres auxiliaires des Colonies, les conducteurs ou

anciens conducteurs, contrôleurs ou anciens contrôleurs de ces cadres ayant accompli au moins trois ans de services effectifs aux Colonies dans cet emploi, remplissant d'ailleurs les conditions fixées à l'article 6 pour l'admission, dans le cadre général, des fonctionnaires des cadres auxiliaires ;

7. Les anciens élèves ayant satisfait aux examens de sortie de l'une des écoles suivantes : École Polytechnique, École centrale des arts et manufactures, École des ponts et chaussées, École supérieure des mines de Paris, École des mines de Saint-Etienne, École des maîtres mineurs d'Alais ou de Douai, École des arts et métiers d'Aix, d'Angers, de Châlons, de Lille ou de Paris, ou une école comportant, au point de vue des connaissances techniques en matière de travaux publics, un programme équivalent ;

8. Les anciens lieutenants ou sous-lieutenants du génie, de l'artillerie de terre ou de l'artillerie coloniale.

III. Les fonctions de conducteurs dans les cadres auxiliaires peuvent également être confiées à des officiers d'administration du génie et de l'artillerie coloniale, mis en activité hors cadres, par application des articles 1^{er} et 2 du décret du 20 avril 1899 et de l'article 3 du décret du 19 septembre 1903.

Art. 11.

Commis.

Les commis des travaux publics ou des mines des Colonies sont choisis parmi :

1. Les commis ou anciens commis des ponts et chaussées ;

2. Les candidats reconnus admissibles à ce grade par le Ministre des travaux publics ;

3. Les candidats reconnus, par une commission nommée à cet effet par le Ministre des Colonies, admissibles au grade de commis des travaux publics ou des mines des Colonies, à la suite d'examens spéciaux passés dans la métropole ou dans les Colonies, suivant un programme et des conditions fixés par un arrêté du Ministre des Colonies ;

4. Les anciens sous-officiers stagiaires du génie, les anciens stagiaires de l'artillerie coloniale, les anciens sous-officiers du génie ayant été affectés pendant au moins deux ans au régiment des chemins de fer, les anciens sous-officiers du génie ou de l'artillerie coloniale ayant été employés pendant un an au moins aux travaux publics ou aux travaux militaires des Colonies ;

5. Les commis principaux ou anciens commis principaux des cadres auxiliaires des Colonies, les commis ou anciens commis de ces cadres ayant accompli au moins trois ans de services effectifs aux Colonies dans cet emploi, remplissant d'ailleurs les conditions fixées à l'article 6 pour l'admission, dans le cadre général, des fonctionnaires des cadres auxiliaires.

TITRE II.

SOLDES ET INDEMNITÉS, RETRAITES ET PRIMES.

Art. 12.

Grades, classes, soldes et catégories.

I. Les grades, emplois, classes et soldes, ainsi que

le classement des fonctionnaires et agents civils du cadre général des travaux publics et des mines sont fixés conformément au tableau ci-après :

GRADES	CLASSES	SOLDE		CATÉGORIE
		D'EUROPE	COLONIALE	
Ingénieur en chef....	1 ^{re}	15.000	30.000	1 ^{re} B
	2 ^e	12.500	25.000	1 ^{re} B
Ingénieur principal..	1 ^{re}	11.000	22.000	1 ^{re} B
	2 ^e	9.000	18.000	1 ^{re} B
Ingénieur.....	1 ^{re}	7.000	15.000	1 ^{re} B
	2 ^e	6.500	13.000	1 ^{re} B
Ingénieur auxiliaire..	1 ^{re}	6.000	12.000	(1) 2 ^e
	2 ^e	5.500	11.000	(1) 2 ^e
	Principal.	5.000	10.000	(1) 2 ^e
	1 ^{re}	4.500	9.000	2 ^e
Conducteur ou contrôleur.....	2 ^e	4.000	8.000	2 ^e
	3 ^e	3.500	7.000	2 ^e
	4 ^e	3.000	6.000	2 ^e
	Principal.	3.000	7.200	2 ^e
Commis.....	1 ^{re}	3.000	6.000	3 ^e
	2 ^e	2.500	5.000	3 ^e
	3 ^e	2.250	4.500	3 ^e
	4 ^e	2.000	4.000	3 ^e

(1) Les ingénieurs auxiliaires et conducteurs ou contrôleurs principaux bien que compris à la 2^e catégorie, voyagent toujours en 1^{re} classe à bord des paquebots; cette faveur ne leur confère aucun droit aux autres avantages accordés aux officiers supérieurs ou fonctionnaires assimilés (domesticité, bagages, etc.).

II. La solde des officiers et officiers d'administration du génie, de l'artillerie coloniale, détachés dans les cadres auxiliaires des travaux publics des Colonies est calculée d'après les tarifs de la solde afférente à leur grade dans l'armée.

III. Les directeurs et chefs de services des travaux publics ainsi que les fonctionnaires chargés intérimairement de ces fonctions reçoivent des frais de service fixés, pour chaque colonie, par le Ministre, sur la proposition des gouverneurs. Les frais de service en peuvent être payés cumulativement aux fonctionnaires titulaires et aux intérimaires.

IV. Dans chaque colonie, des arrêtés du gouverneur, soumis à l'approbation préalable du Ministre, fixeront les allocations supplémentaires à accorder, s'il y a lieu, aux divers fonctionnaires et agents, à raison soit de la cherté de l'existence dans certains postes déterminés, soit des conditions climatiques de certaines résidences. Ces allocations ne peuvent être cumulées avec les frais de service prévus au paragraphe précédent.

V. La solde des fonctionnaires et agents des cadres généraux, locaux ou auxiliaires, n'appartenant ni à l'armée active, ni aux cadres métropolitains des ponts et chaussées ou des mines et auxquels les décrets, arrêts et règlements en vigueur ne permettent d'acquiescer aucun droit à pension de retraite, est en outre majorée, à partir de leur nomination définitive, pendant le temps de leur présence dans la colonie, ainsi que pendant la durée des congés, d'une somme de 5 p. 100 de leur solde.

VI. Cette somme est versée à leur compte à la Caisse des dépôts et consignations pour contribuer à leur constituer une prime personnelle dans les conditions de l'article 13 ci-après.

Art. 13

Règlements relatifs à la solde et aux accessoires de solde.

Le personnel des travaux publics et des mines des

Colonies est soumis aux dispositions des décrets et règlements relatifs à la solde et les accessoires de solde concernant le personnel colonial en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par le présent décret.

Art. 14

Indemnités de route et de séjour. — Passages.

I. Pour les indemnités de route et de séjour ainsi que pour les passages, le personnel des travaux publics et des mines des Colonies est soumis aux dispositions du décret du 3 juillet 1897, modifié par le décret du 6 juillet 1904, sauf les dérogations suivantes :

II. Les frais des tournées pour déplacement des fonctionnaires et agents dans l'étendue du service auquel ils sont attachés sont fixés par arrêtés du gouverneur, soumis à l'approbation préalable du Ministre.

III. Les fonctionnaires et agents, tant du cadre général que des autres cadres, et n'appartenant pas au cadre métropolitain, ne peuvent obtenir le passage de leur famille pour se rendre dans la colonie qu'après qu'ils auront accompli une durée de services effectifs de six mois dans la colonie.

IV. Le classement des agents au point de vue des passages est fixé par le tableau de l'article 12 ci-dessus.

Art. 15

Retraites et primes.

I. Les fonctionnaires et agents appartenant au cadre métropolitain des ponts et chaussées ou des mines, ainsi que les officiers, officiers d'administration et sous-officiers, continuent à opérer les versements pour la retraite dans les conditions fixées par les lois et règlements relatifs aux corps auxquels ils appartiennent.

II. Les fonctionnaires et agents des cadres généraux, locaux ou auxiliaires n'appartenant ni à l'armée active ni au cadre métropolitain des ponts et chaussées et des mines et auxquels les décrets, arrêtés et règlements en vigueur ne permettent d'acquiescer aucun droit à une pension de retraite ne font aucun versement pour la retraite et n'ont aucun droit à une pension de retraite. Il est opéré sur la solde qu'ils touchent, à partir de leur nomination définitive, un prélèvement de 5 p. 100 qui, augmenté de la majoration prévue par l'article 12, paragraphe 5 ci-dessus, est versé à la Caisse des dépôts et consignations jusqu'au moment où ils cessent d'appartenir aux services des travaux publics ou des mines des Colonies. A ce moment, le montant cumulé de ces versements leur est restitué, à eux ou à leurs ayants droit, avec les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations.

III. Toutefois, les fonctionnaires et agents ayant souscrit l'engagement d'accomplir un minimum de services effectifs aux Colonies ne pourront entrer en possession de la partie de la prime correspondant aux majorations de solde prévues par l'article 12, paragraphe 5, qu'après avoir satisfait à cet engagement à moins qu'ils n'aient été empêchés d'y satisfaire par une raison de santé dûment constatée les empêchant

d'une façon absolue de reprendre du service aux Colonies. Après une interruption de service de cinq ans, non justifiée par raison de santé, cette partie de prime avec les intérêts accumulés fera retour aux colonies ou administrations qui ont effectué les versements et sera partagée entre elles proportionnellement à leurs versements respectifs.

TITRE III

SERVICE DÉTACHÉ

Fonctionnaires et agents en service détaché

Art. 16

I. Les fonctionnaires et agents des cadres généraux des travaux publics et des mines des Colonies peuvent être détachés au service des colonies auxquelles ne s'applique pas le présent décret, des municipalités coloniales ou des administrations ou services spéciaux relevant du Ministère des Colonies.

II. Ces agents conservent leurs droits à l'avancement comme s'ils étaient restés au service des travaux publics ou des mines des Colonies. Ils restent soumis, au point de vue disciplinaire, à l'autorité du chef de service des travaux publics de la colonie ou du service spécial auquel ils sont attachés, lequel transmet chaque année au gouverneur ou au Ministre leurs notes signalétiques. Les retenues faites sur le traitement de ces agents ainsi que les versements faits à la Caisse des dépôts et consignations par application des articles 12 et 13 du présent décret sont calculés sur le montant des émoluments qu'ils reçoivent dans ces fonctions; les majorations prévues par l'article 15 sont à la charge de la municipalité, de la colonie, du service ou de l'administration auxquels ils sont attachés.

TITRE IV

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ADMISSION DANS LE SERVICE,
NOMINATION, AVANCEMENT, MESURES DISCIPLINAIRES

Art. 17

Conditions générales d'admission

Nul ne peut être commissionné dans les cadres des travaux publics des Colonies s'il n'est Français ou naturalisé Français, s'il n'a pas satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée, s'il ne jouit de ses droits civils et politiques et s'il ne possède pas les aptitudes physiques nécessaires pour servir dans les Colonies, constatées dans les formes réglementaires.

Art. 18

Nomination

I. Les agents recrutés en France ou dans les Colonies sont, sur la proposition d'une commission spéciale nommée à cet effet par le Ministre ou par les gouverneurs, nommés à un grade et à une classe suivant les indications des articles 6 à 11 du présent décret et en tenant compte des aptitudes et des services antérieurs des candidats. Toutefois, dans le délai d'un an après l'arrivée de l'agent dans la colonie, celui-ci peut être promu à un grade ou à une classe supérieure de deux rangs au maximum à la classe qu'il occupe dans la hiérarchie du personnel, telle

qu'elle figure au tableau de l'article 12. Cette promotion ne pourra être obtenue que sur la proposition du gouvernement après avis d'une commission nommée par lui. Cette commission tiendra compte des notes données à l'agent par ses chefs de services et pourra lui faire subir telles épreuves qu'elle jugera nécessaires pour apprécier ses aptitudes. L'ancienneté de l'agent dans le grade qui lui aura été définitivement attribué courra du jour de sa nomination primitive.

II. Les fonctionnaires et agents des cadres métropolitains des ponts et chaussées et des mines sont nommés avec l'ancienneté de classe qu'ils ont dans le cadre métropolitain, aux grades et classes correspondants du cadre colonial, conformément aux indications du tableau ci-après :

GRADES ET CLASSES DANS LE CADRE MÉTROPOLITAIN	GRADES ET CLASSES DANS LE CADRE DE LA COLONIE
Ingenieur en chef de 1 ^{re} classe	Ingenieur en chef de 1 ^{re} classe
Ingenieur en chef de 2 ^e classe	Ingenieur en chef de 2 ^e classe.
Ingenieur principal chef de service de 1 ^{re} classe.....	Ingenieur de 1 ^{re} classe.....
Ingenieur principal chef de service de 2 ^e classe.....	Ingenieur de 2 ^e classe.....
Ingenieur chef de service de 1 ^{re} classe.....	Ingenieur de 3 ^e classe ayant au moins deux ans de grade
Ingenieur chef de service de 2 ^e classe.....	Ingenieur de 3 ^e classe.....
Ingenieur auxiliaire de 1 ^{re} classe.....	Ingenieur auxiliaire.....
Ingenieur auxiliaire de 2 ^e classe.....	Sous-ingénieur de 1 ^{re} et 2 ^e classe.....
Conducteur principal.....	Conducteur principal.....
Conducteur de 1 ^{re} classe.....	Conducteur de 1 ^{re} classe.....
Conducteur de 2 ^e classe.....	Conducteur de 2 ^e classe.....
Conducteur de 3 ^e classe.....	Conducteur de 3 ^e classe.....
Conducteur de 4 ^e classe.....	Conducteur de 4 ^e classe.....
Commis principaux.....	Commis principaux.....
Commis de 1 ^{re} classe.....	Commis de 1 ^{re} classe.....
Commis de 2 ^e classe.....	Commis de 2 ^e classe.....
Commis de 3 ^e classe.....	Commis de 3 ^e classe.....
Commis de 4 ^e classe.....	Commis de 4 ^e classe.....

Toutefois, les fonctionnaires et agents ayant dans leur classe l'ancienneté exigée par les règlements régissant le cadre métropolitain auquel ils appartiennent pour obtenir un avancement dans ce cadre, peuvent être immédiatement nommés à la classe ou grade immédiatement supérieur, si leurs services antérieurs justifient cette mesure.

III. Les nominations dans le cadre général sont faites par arrêté du Ministre.

IV. Les nominations dans les cadres locaux et auxiliaires sont faites par arrêté des gouverneurs.

Art. 19.

Avancement.

I. Ne peuvent obtenir un avancement que les fonctionnaires et agents ayant accompli dans la classe, le grade ou l'emploi immédiatement inférieur, une durée de services effectifs aux Colonies de trente-deux mois. Pour la supputation de ce délai, la durée réelle des services effectifs accomplis dans les Colonies est majorée d'un septième pour les colonies portées au tableau (A) ci-après, d'un tiers pour les colonies portées au tableau (B) ci-après, et de trois cinquièmes pour les colonies portées au tableau (C) ci-après ;

Région (A). — Réunion, Saint-Pierre et Miquelon, Antilles.

Région (B). — Inde, Sénégal proprement dit, Guinée française proprement dite, Fouta-Djallon, Madagascar, Mayotte, Comores, Côte des Somalis, Guyane, établissements français dans le Pacifique, (non compris Tahiti), Tonkin, Annam.

Région (C). — Casamance, Haut-Sénégal, Moyen-Niger, Côte-d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Moyen-Congo, territoires du Tchad et de l'Oubangui, Cochinchine, Laos, Cambodge, territoires d'influence française (Quang-Tchéou-Wan, etc.).

Les missions d'ordre technique accomplies dans la métropole ou dans les pays étrangers sont comptées pour leur durée réelle dans la supputation des services effectifs aux Colonies, mais les missions accomplies en France ne peuvent compter pour une durée supérieure à six mois. Les congés administratifs et congés de convalescence passés dans la métropole sont comptés, y compris la durée du passage, pour le tiers de leur durée réelle dans la supputation des services effectifs aux Colonies, sans pouvoir compter pour une durée supérieure à six mois.

II. Les fonctionnaires et agents promus à un emploi ou grade supérieur débutent par la dernière classe de cet emploi ou grade.

III. Les avancements de grade et de classe sont donnés par le Ministre sur la proposition du gouverneur, pour tous les fonctionnaires et agents du cadre général.

IV. Les avancements de grade et de classe sont donnés par le gouverneur sur la proposition du chef de services pour tous les fonctionnaires et agents des cadres locaux et auxiliaires.

Art. 20.

Mesures disciplinaires.

I. Les mesures disciplinaires sont :

- 1° La réprimande ;
- 2° Le blâme avec inscription au dossier ;
- 3° La suspension de fonctions comportant retenues de solde dont la durée ne peut excéder trois mois ;
- 4° La rétrogradation ;
- 5° La révocation ;

II. La réprimande est infligée par les chefs de service.

III. Le blâme avec inscription au dossier est infligé par le gouverneur.

IV. La suspension de fonctions est prononcée par les gouverneurs d'après les règles établies par le règlement général sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial.

V. La rétrogradation et la révocation sont prononcées par les gouverneurs pour tous les fonctionnaires et agents des cadres locaux et auxiliaires ; par le Ministre, pour les fonctionnaires et agents du cadre général. Le fonctionnaire rétrogradé prend rang dans son nouvel emploi du jour de la décision et ne peut être proposé pour l'avancement qu'après avoir effectué, dans cet emploi, le temps minimum pour être élevé au grade ou à la classe supérieure sans qu'il puisse être tenu compte du temps qu'il y aurait antérieurement passé.

VI. La rétrogradation et la révocation ne peuvent être prononcées qu'après avis motivé d'une commis-

sion d'enquête composée comme il est dit ci-après, et devant laquelle le fonctionnaire incriminé dûment appelé aura été mis en mesure de présenter ses moyens de défense, soit verbalement, soit par écrit. L'avis de la commission d'enquête doit être visé dans l'arrêté portant rétrogradation ou révocation et ne peut être modifié que dans un sens favorable à l'inculpé.

VII. Si le fonctionnaire ou agent se trouve dans la colonie au moment où l'enquête est décidée, la commission d'enquête est composée du secrétaire général de la colonie, président ; du chef du service des travaux publics, d'un membre du conseil privé ou du conseil d'administration de la colonie, d'un fonctionnaire du service de contrôle, si ce service existe dans la colonie, d'un fonctionnaire de l'ordre judiciaire et d'un fonctionnaire ou agent d'un grade égal à celui du fonctionnaire ou agent incriminé, ces quatre derniers désignés par le gouverneur.

VII. Si le fonctionnaire ou agent se trouve dans la métropole au moment où l'enquête est décidée, la commission d'enquête est composée du secrétaire général du Ministère des Colonies, président ; de l'inspecteur général des travaux publics des Colonies, du directeur chargé du service du personnel au Ministère, du directeur chargé des affaires politiques de la colonie à laquelle a appartenu en dernier lieu le fonctionnaire ou agent incriminé et d'un inspecteur des Colonies désigné par le Ministre.

IX. Si des agents du cadre métropolitain encourent la peine de la rétrogradation ou celle de la révocation, elle ne les frappe qu'en tant qu'agents du cadre général des travaux publics des Colonies et ne vise que l'emploi qui leur a été donné dans ce cadre. Ces agents sont alors, et en tant que fonctionnaires du cadre métropolitain, remis par mesure disciplinaire à la disposition du Ministre chargé du département ministériel duquel ressortit leur cadre, sans préjudice des peines qui peuvent leur être infligées d'après les règles que régissent le cadre auquel ils appartiennent, sans qu'il soit besoin d'enquête nouvelle.

Art. 21

Remise à la disposition du Ministre

Les fonctionnaires et agents des cadres métropolitains, ainsi que les officiers, officiers d'administration et sous-officiers remis par les gouverneurs à la disposition du Ministre des Colonies, peuvent être remis par celui-ci à la disposition des Ministres des Travaux publics et de la Guerre :

1° Sur leur demande, après trois ans de service hors de France, ou pour raison de santé dûment justifiée, quelle que soit dans ce dernier cas la durée des services ;

- 2° D'office sur la proposition des gouverneurs ;
 - a. Pour raison de santé dûment constatée ;
 - b. Pour cause d'inaptitude au service dûment constatée ;
 - c. Pour cause de suppression d'emploi ;
 - d. Par mesure disciplinaire, si les fonctionnaires ou agents ont encouru la rétrogradation dans les cadres coloniaux, ou la peine de la remise à la disposition du Ministre.

TITRE V.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 22

I. Les fonctionnaires et agents actuellement attachés aux services des travaux publics ou des mines des Colonies ou appartenant aux cadres institués par les décrets du 2 juin 1899 et 20 décembre 1900 seront répartis dans les cadres, emplois, grades et classes prévus au présent décret, par décision des gouverneurs sur la proposition des chefs de service en ce qui concerne les fonctionnaires et agents du cadre général. Les conducteurs principaux, auxiliaires, conducteurs auxiliaires, commis principaux auxiliaires et commis auxiliaires prévus par le décret du 2 juin 1899 seront versés dans les cadres locaux institués par application du présent décret : les agents du cadre temporaire créé par le décret du 20 décembre 1900 seront versés dans les cadres auxiliaires institués par application du présent décret.

II. Tous ces agents continueront à recevoir leurs émoluments actuels, tant que ceux-ci seront supérieurs à ceux qui leur sont attribués par le présent décret.

Art. 23

Les ingénieurs ou agents n'appartenant pas au cadre métropolitain et qui peuvent acquérir des droits à une pension de retraite continueront à subir la retenue prescrite par les règlements qui les concernent et seront admis à faire valoir leurs droits à la retraite dans les conditions qui les régissent actuellement.

Art. 24

I. Toutes dispositions antérieures contraires au présent décret sont et demeureront abrogées et notamment le décret du 2 juin 1899.

Art. 25

Le Ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal Officiel de la République Française*, au *Bulletin des lois* et au *Bulletin Officiel du Ministère des Colonies*.

Fait à Paris, le 18 janvier 1905.

Signé : EMILE LOUBET.

Par le Président de la République,

Le Ministre des Colonies,

Signé : Gaston DOUMERGUE.

**CHANGEMENTS DANS LA LISTE
DES INGÉNIEURS (suite)**

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

Élèves-Ingénieurs

MM. **Lefort** (Pierre).
de Folin.
Renault.

Promotions.

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. **Godard**, Ingénieur en chef à Caen.
Pigache, — — à Bourges.
Jannin, — — à Albi.

MINES

M. **Macaux**, Ingénieur ordinaire à Moulins.

Changements de résidence

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. **Sittler**, Ingénieur en chef, passe à Aurillac.
Dupin, — — passe à La Roche-sur-Yon.
Villé, Ingénieur en chef, passe à Troyes.
Wender, — — passe à Moulins.
Picard (Edouard), Ingénieur en chef, passe à Bourg.
Denizet, Ingénieur en chef, passe à Nîmes.
Dubreuque, — — passe à Auxerre.
Clavenad, — — passe à Mont-de-Marsan.
Bonneau (Louis), Ingénieur ordinaire, passe à Beauvais.
Constantin, Ingénieur ordinaire, passe au Ministère des colonies.
Lecocq, Ingénieur ordinaire, passe à Châteauroux.
Guillet, Ingénieur ordinaire, passe à Melun.
Imbs, — — passe à Paris.
Boisnier, — — passe à Alger.
Ferrus, — — passe à Paris.
Oppenheim, — — passe à Paris.
Aubert, — — passe à Arles.
Regnauld, — — passe à Périgneux.
Bezault, — — passe à Besançon.
Sansom, — — passe à Boulogne-sur-Mer.

MINES

MM. **Bellanger**, Ingénieur ordinaire, passe à Tours.
Siegler, — — passe à Saint-Etienne.
Anglès Dauriac, Ingénieur ordinaire, passe à Lille.
Bachelery, Ingénieur ordinaire, passe aux Chemins de fer du Midi.

Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. **Regimbeau**, Ingénieur en chef, 91, rue du Cherche-Midi.
Briotet, Ingénieur ordinaire, 72, rue du Cherche-Midi.
Hérard, Ingénieur en chef, 197, Boulevard Saint-Germain.
Collignon, Inspecteur général, 2, rue de Commaille.

Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. **Forestier**, Inspecteur général.
Paret, Ingénieur ordinaire.

MINES

M. **Potier**, Inspecteur général.