

Démobilisation

Mr. Clavelle in ^{to} des travaux publics
 Mr. Maurice S/S d'Etat service de santé
 Mr. Desclamps S/S d'Etat administration

Commission de l'armée

Séance du 2 avril 1919

COMMISSION DE L'ARMEE

Séance du mercredi 2 avril 1919

On introduit successivement:

à 16 heures, Mr Claveille, ministre des travaux publics et des transports;

à 17 heures, MMs Mourier, sous-secrétaire d'état du service de santé et Deschamps, sous secrétaire d'état de la démobilisation.

M. LE PRÉSIDENT - Monsieur le ministre, dans la lettre que je vous ai adressée au nom de la commission, j'ai indiqué les points sur lesquels nous serions heureux d'entendre vos explications: à quel point en sommes-nous de la livraison du matériel de chemins de fer faite par les Allemands depuis l'armistice, comment a été utilisé le matériel livré, que quelles ont été les conséquences pour nos réseaux, au point de vue de l'amélioration des transports; enfin, d'une manière générale, nous vous demanderons de nous donner votre opinion sur la situation actuelle des transports, au point de vue civil et militaire.

M. CLAVEILLE - Voici, messieurs, quel est le dernier état de situation du matériel livré par les Allemands. Il est arrivé sur les réseaux français, qui les ont pris en charge: 1785 locomotives, 5 613 voitures à voyageurs et enfin

55 743 wagons. Le chiffre à livrer était de 70 000 wagons: j'en ai reçu 61 000, mais je ne tiens compte que de ce qui est effectivement arrivé sur les réseaux français; je ne parle pas de ce qui est utilisé par les Américains, les Anglais ou les Alsaciens Lorrains.

L'arrivée de ce matériel considérable a singulièrement soulagé la situation des réseaux depuis deux mois que je n'ai eu le plaisir de venir devant votre commission.

Mais en ce moment, sans aller jusqu'à dire que la question de matériel ne fait plus l'objet de nos préoccupations, ce qui nous préoccupe le plus, c'est la question du personnel, et à deux points de vue: au point de vue des effectifs et au point de vue de la mentalité.

En ce qui concerne les effectifs, je vais donner des chiffres qui montreront l'effort considérable qui a été fait pour le recrutement.

Comme suite à l'appel lancé par le Gouvernement au mois de décembre, nous avons reçu 140 000 demandes: nous avons déjà incorporé 58 000 hommes, et nous avons classé 80 000 demandes, ceci à une date assez récente; le dernier état est le suivant:, à la date du 28 mars:

Demandes reçues	146 000
accueillies	94 000
Personnel effectivement arrivé sur les réseaux	55 000

En fait, d'ici une quinzaine de jours, nous aurons la totalité du personnel que nous demandions.

Seulement ces hommes qui arrivent sur les réseaux sont pour la plupart des novices: la grande masse sont des

manceuvres, des terrassiers, des agriculteurs qui préfèrent lâcher les champs. Je dois dire d'ailleurs que j'ai été obligé tout récemment, de fermer le robinet, sans cela toute l'armée française serait venue s'embaucher sur les chemins de fer

M. LE PRESIDENT - Vous avez reçu aussi beaucoup de demandes de trop jeunes gens.

M. LE MINISTRE - Je n'ai accepté que les hommes jusqu'à la réserve de l'armée active incluse; si j'avais accueilli l'armée active elle-même, il n'y aurait plus un soldat dans les régiments.

Ainsi donc, nous avons, ou nous allons avoir plus d'hommes qu'il ne nous en faut; mais tant que ce personnel n'aura pas acquis les connaissances élémentaires nécessaires, cela ne marchera pas très bien; il faut quelques mois pour cela

Quoi qu'il en soit, le résultat se fait déjà sentir et le nombre des trains immobilisés, des trains complets, chargés, avec machine et tender qui avait atteint le chiffre de 500, n'est plus, actuellement que de 150 à 200 en moyenne; d'ici peu de temps, il n'y en aura presque plus.

Si la crise des effectifs va se résoudre assez rapidement, la difficulté est assez grande en ce qui concerne la mentalité du personnel; je crois pouvoir dire que cette mentalité s'améliore au lieu de s'aggraver, mais nous sommes dans un tournant dangereux, qui n'est pas particulier, d'ailleurs a aux chemins de fer.

Vous savez que, sur 300 000 cheminots, il y en a 250 000 syndiqués: il y a une douzaine de jours, ils ont déposé un cahier de revendications portant sur trois points:

Salaire de début à 2 400 fr.;

Journée de huit heures ;

Nationalisation des chemins de fer.

Cette dernière revendication est mise là pour faire masse mais c'est une affaire dont on ne parlera que d'ici quelque temps. Les points les plus importants sont les deux premiers.

En ce qui concerne les salaires, j'ai nommé une commission, présidée par Mr Tissier, président de section au conseil d'Etat, et composée de cinq membres, qui a une bonne presse parmi les cheminots. Elle se réunit presque tous les jours elle n'a pas encore abouti à des solutions, mais elle s'en approche et j'ai l'espoir que le syndicat acceptera un certain nombre de propositions que nous allons faire. C'est tout ce que je puis dire en ce moment.

C'est là d'ailleurs, pour moi, le point le plus préoccupant que cette question des salaires: si nous assurons la tranquillité des cheminots, le reste s'ensuivra.

Comme je le dis, j'ai très bon espoir, mais ceci m'amène à une question délicate: tout cela se traduira par des crédits à demander au Parlement.

D'autre part la question financière des réseaux est des plus troublantes: à la fin de l'année, le déficit sera de 4 milliards sax. Il faut donc envisager des modifications; il n'est pas possible de rester dans cette situation. Je sais bien que les compagnies auront à recevoir 400 ou 500 millions pour les transports militaires, mais cela ne bouchera pas le trou creusé dans leurs budgets.

Il faudra donc envisager des augmentations de tarifs

Je suis décidé et tout prêt à le faire; mais c'est là une question qui se lie à d'autres, moins importantes en apparence, mais aussi graves, par exemple à la question du régime des chemins de fer, laquelle portera sur trois ou quatre points essentiels.

Je fais abstraction des théories; je suis un praticien, qui cherche des solutions pratiques. J'ai donc préparé un projet que j'ai communiqué aux compagnies: elles n'ont pas montré, pour l'accepter, un empressement enthousiaste; cependant je ne désespère pas d'arriver à un accord avec elles. Ce matin j'ai eu une réunion - c'est au moins la dixième - avec les représentants les plus autorisés des compagnies: l'idée s'est précisée; j'ai vu qu'ils étaient disposés à avoir confiance en moi. Ils ne m'ont pas dit qu'ils acceptaient même en principe, mon projet, mais ils sont disposés à le prendre comme base de discussion.

En même temps que nous examinons ces questions de salaires et de travail, nous nous préoccupons d'apporter aux contrats certaines modifications qui s'imposent. Quel moment choisir pour les sortir? Cela ne dépend pas de moi: les matériaux sont prêts, je serai prêt bientôt à les soumettre au gouvernement et aux assemblées. C'est là, je me hâte de le dire, le point qui domine tous les autres.

M. PAUL DOUMER - Il domine même l'exploitation.

M. LE MINISTRE - Je dois reconnaître d'ailleurs qu'une loi, votée le 31 décembre dernier, nous a rendu de grands services en permettant de poursuivre la remise en état des ré-

seaux, indépendamment de la solution de ces questions qui attendront encore quelque temps leur solution.

M. LE PRESIDENT - Il y a déjà les 600 millions dus aux compagnies...

M. LE MINISTRE - J'ai dit que ce n'était qu'une minime part de ce dont les compagnies ont besoin pour combler leurs déficits et le Parlement va être saisi, dans le budget rectificatif de 1919 de vues d'ensemble rectifiant les chiffres primitifs.

La loi dont je viens de parler nous a permis de dire aux compagnies: vous ne pouvez pas arguer d'une question de dépenses pour ne pas faire le très grand effort de sortir de la situation dans laquelle vous êtes; votre matériel est en mauvais état, mais je vous ai levé tous les scrupules, puisqu'il est entendu que vous ne paierez que l'intérêt normal. "

Les compagnies ont compris le langage que je leur tenais et depuis le 15 janvier, elles s'efforcent, par tous les moyens de passer des traités pour la réparation du matériel. Des marchés ont été passés avec tous les constructeurs français, pour la réparation de 10 000 wagons s'étendant jusqu'au moment où je suis compétent pour payer la dépense et actuellement, on ne peut faire mieux que ce que l'on fait.

En ce qui concerne les fabrications, le point le plus gênant ce sont les machines et les voitures à voyageurs: pour les wagons, la question se pose sous une autre forme.

En ce qui concerne les locomotives et les voitures, nous avons fait le recensement de ce que l'industrie française

pouvait construire, en la bousculant, si vous me permettez cette expression.

Faire des marchés, c'est bien, mais quand on en vient aux conditions, on ne sait pas les prix. Voici donc comment j'ai procédé.

Commençant par les voitures, j'ai réuni les constructeurs et je leur ai dit: Vous allez faire des voitures de tels et tels types; puis, je leur ai demandé les prix. Ils m'en ont donné que je considère comme manifestement exagérés et que je n'ai pas acceptés. Après de nombreux pourparlers avec des ingénieurs très compétents, nous avons arrêté à peu près les dispositions suivantes.

" Vous prétendez, leur ai-je dit, qu'une voiture, en ce moment, doit coûter de 3,20 à 3,30 fois ce qu'elle coûtait avant la guerre; les ingénieurs des réseaux ramènent votre estimation à 2,25 fois plus: nous allons prendre un atelier étalon et une voiture-étalon; nous allons fabriquer dans un atelier bien outillé, bien surveillé, et nous verrons les prix."

Tous les calculs que nous avons faits montrent que la voiture-étalon que l'on commence à fabriquer coûtera à peu près 2,85 fois plus qu'avant la guerre. Cette base d'appréciation incontestable va nous permettre de savoir exactement à quelle dépense nous allons. Les constructeurs l'ont accepté et nous sommes sur le point de passer des marchés à ce tarif.

Que seront ces marchés? En temps de paix, ce sont les compagnies qui commandent et qui paient leurs matériels; mais actuellement, il n'en est plus ainsi, en vertu de l'article

de l'article 2 de la loi à laquelle je faisais allusion, promulguée le 10 janvier 1919; aux termes de cet article, " le " ministre des travaux publics a le droit, à titre exception - " nel de commander du matériel pour faire face aux besoins " nouveaux du trafic."

J'ai indiqué, dans la discussion, les raisons qui nous dictaient cette modification. Le réseau du Nord, par exemple, ne manque pas de bonne volonté, mais il se demande s'il aura des voyageurs: ses lignes sont en mauvais état et il n'est pas disposé à commander des voitures à voyageurs. Le réseau de l'est qui aura un trafic considérable, desservant Verdun, Reims, l'Alsace et la Lorraine, estime que sa situation est très obérée.

Dans ces conditions, le matériel que je suis autorisé à commander sera remis aux compagnies dans les conditions suivantes: l'ensemble des réseaux va commander pour 500 millions de matériel, locomotives et voitures; de mon côté, à défaut d'eux, mais d'accord avec eux au point de vue du type, je vais en commander à peu près pour 500 millions.....

M. MILLIES LACROIX - Vous n'avez pas les crédits.

M. LE MINISTRE - Je vais les demander au Parlement

M. MILLIES LACROIX - Nous vous avons déjà dit que ce ne serait pas suffisant.

M. LE MINISTRE - Ces 500 millions sont à valoir jusqu'au 31 décembre 1920; j'aurai besoin cette année de 100 ou 200 millions que je vous demanderai.

Cela fait donc environ un milliard de matériel qui va être commandé, moitié au compte des compagnies, moitié sur le compte spécial.

M. MILLIES LACROIX - A ce propos, quelle est la quantité de wagons que la reconstitution industrielle pourra fabriquer ou réparer à Roanne ? Nous avons appris que l'on y avait passé quelques commandes de wagons...

M. PAUL DOUMER - Et même des voitures: cela va faire embaucher des bourreliers, des tapissiers, etc..

M. MILLIES LACROIX - D'autre part, on a mis en commande un très grand nombre de types de voitures.

M. LE MINISTRE - Je n'ai pas encore commandé une seule voiture neuve aux ateliers de l'artillerie; j'ai par contre déclaré au ministère de la reconstitution industrielle que j'étais disposé à lui confier toutes les réparations qu'il voudrait faire: il m'a pris plusieurs milliers de wagons à réparer: il m'en a rendu une cinquantaine.

M. PAUL DOUMER - Pour les réparations et même pour les wagons, c'est bien, mais ne commandez pas des voitures neuves à ces ateliers que nous espérons voir disparaître et qui seraient obligés, au contraire, de recruter tout un personnel dont ils ne disposent pas.

M. MILLIES LACROIX - Et en même temps ayez une voiture standard pour faciliter la construction

M. LE MINISTRE - Je répète que je n'ai pas commandé une seule voiture neuve; je n'ai traité que pour les réparations de wagons et de voitures. Les ateliers dont je parle m'ont d'autre part demandé une commande de 1000 ou 1500 wagons: je me suis entretenu hier de la question avec le colonel chef de service, il m'a dit que les directeurs voyaient d'un mauvais œil la question de fabrication des voitures

Le me suis également adressé aux établissements de la marine pour les réparations et enfin, j'en confierai à tous les industriels qui voudront en faire: je dois dire, d'ailleurs que je ne passe pas de commandes pour des fabrications à des industriels qui ne veulent pas faire en même temps de la réparation.

Dans ces conditions, on peut dire que toute l'industrie française qui veut faire des voitures et des wagons a ses carnets de commandes remplis jusqu'au 31 décembre 1920.

Maintenant, je dois dire encore que beaucoup de gens m'ont fait des promesses qui ne les tiennent pas. Aussi ai-je introduit dans les marchés une clause résolutive: tout ce qui ne sera pas livré au 31 décembre 1920, nous serons libres de ne pas le prendre. Cette clause très sévère est de nature à faire réfléchir les industriels.

C'est dans ces conditions qu'on arrive au milliard de commandes dont j'ai parlé; j'ajoute loyalement qu'il me paraît difficile de faire plus tant pour la réparation que pour la construction, à moins qu'on ne m'autorise à commander à l'étranger, ce à quoi personne n'est disposé.

J'arrive maintenant à des chiffres qui, je crois, intéresseront la commission, ce sont ceux de la répartition du matériel livré par les Allemands.

Le nombre des locomotives réservées aux armées pour l'exploitation des chemins de fer au delà de la frontière de 1914 est de 700 machines; il en a été affecté, d'autre part: 600 au réseau du Nord, 500 à l'Est, 260 au P.L.M., 205 au P.O. 75 au Midi et 200 à l'Etat.

En ce qui concerne le personnel allemand, tous ceux qui étaient venus en France avec le matériel livré ont été renvoyés chez eux pour les réseaux de l'Est, du Nord et de l'Etat; je dois dire d'ailleurs qu'il y avait eu des difficultés entre le personnel français et le personnel allemand; le P.L.M., de son côté, a déjà renvoyé 362 agents allemands: il a été autorisé à ne renvoyer qu'en avril 217 hommes qui lui ont été maintenus à raison d'insuffisance de son personnel et qu'il m'a supplié de lui laisser; le P.O. également m'a demandé de lui laisser 270 Allemands jusqu'au mois d'avril; le réseau du Midi, d'autre part, est dans une situation mauvaise au point de vue du personnel, c'est chez lui qu'est recrutée la septième section des chemins de fer qui est en Orient et il a encore une centaine d'agents allemands qu'il m'a demandé de lui conserver.

Voici maintenant les efforts faits ou restant à faire pour le transport des démobilisés.

Les deux premiers échelons ont été assurés au moyen de 145 rames de matériels divers aménagés, parmi lesquels 35 furent utilisés pour les transports de ramassage entre les

cantonnements du front et les centres de groupement; pour le troisième échelon, on a substitué au matériel aménagé des rames de voitures à voyageurs prélevées sur les parcs des trains sanitaires: sur 120 rames, il y en a 40 de voitures à voyageurs. Pour répondre au désir du sous secrétaire d'état de la démobilisation, il a été formé progressivement, depuis le 15 février dernier 25 nouvelles rames de voitures à voyageurs. C'est dire qu'en ce moment les deux tiers des trains de démobilisation sont composés de voitures à voyageurs et un tiers de wagons de marchandises aménagés...

M. PAUL DOUMER - Avec des bancs ?

M. LE MINISTRE. - Oui; et chauffés. Comme, d'autre part, le nombre des permissionnaires diminue, j'espère que à la fin du mois d'avril plus un soldat démobilisé ne sera transporté dans des wagons à marchandises; en même temps nous avons fait des itinéraires pour les conduire depuis les centres de groupement jusque chez eux, pour ainsi dire.: cela va bien...

M. PAUL STRAUSS. - Cela ira bien: ce n'est pas encore ce que nous désirerions, puisque nous demandons qu'on n'utilise plus les wagons à marchandises pour le transport des hommes.

M. LE MINISTRE. - Si je ne mets pas plus de voitures à voyageurs, c'est que je n'en ai pas.

J'en viens aux transports autres que ceux de démobi-

sation. Pour les transports de matériel au titre de la guerre la moyenne quotidienne sur les différents réseaux s'établit comme suit:

Est	7 000 wagons
Etat	14 000
Midi	2 600
Nord	26 500
P.L.M.	11 200
P.O.	15 600
Ceinture	1 300

soit par jour en moyenne et par réseau, 11 000 wagons. On charge, en ce moment, sur l'ensemble des réseaux, 37 000 ou 38 000 wagons; les transports militaires représentent un peu moins du tiers des chargements quotidiens, alors que, autrefois, ils représentaient 68 p. 100

M. DEBIERRE. - Il en reste un peu plus pour les civils.

M. LE MINISTRE. - Le chiffre que je viens de donner s'applique au ravitaillement et au transport de toutes sortes de choses....

M. MILLIES LACROIX. - A côté de ce qui est utile, on transporte vraiment des choses inutiles et qu'il vaudrait mieux démolir sur place, telles que des emballages immenses dont un seul suffit pour remplir un wagon...

M. LE MINISTRE. - Remarquez que ce qui m'encombre

c'est ce qu'on charge à l'intérieur, à destination du nord ou de l'est; lorsque les trains de ravitaillement reviennent, on peut les charger avec n'importe quoi; de toute façon, il faut que ce matériel rentre dans la circulation et le transport des grands emballages auxquels fait allusion Mr Millies Lacroix ne représente pas une dépense considérable de matériel

M. MILLIES LACROIX. - C'est qu'on procède à de tels transports même à l'intérieur.

M. LE MINISTRE. - J'ai fait dresser la liste des transports militaires indispensables: je supprime les emballages à l'intérieur: ils ne sont admis qu'en retour du théâtre de la guerre.

M. MILLIES LACROIX. - Il n'en est pas moins vrai que, même en retour, ces wagons chargés de ces grands emballages encombrant les voies, les parcs et les voies de garage.

M. PAUL DOUMER. - Ce nouveau régime vous permet-il de désengorger un peu nos ports ?

M. LE MINISTRE. - Oui; cela commence .

Si je passe maintenant aux transports en dehors, je vous dirai que j'ai été chargé d'envoyer des locomotives en Roumanie. Vous comprenez que je n'y mette pas un grand enthousiasme, mais j'ai dû m'incliner. J'ai donné l'autorisation d'expédier 50 locomotives en Roumanie, qui sont parties ou sur le point de partir. J'ai donné des locomotives allemandes pour

nous gêner le moins possible: c'est une question d'ordre général que je ne discute pas.

Je fais aussi trois trains tchéco-slovaques par semaine, troupes, matériel, ravitaillement....

M. DEBIERRE. - Ces locomotives allemandes sont-elles en bon état ?

M. LE MINISTRE. - Je ne veux pas envoyer de la vieille ferraille pour ne pas empoisonner nos alliés. Avant le départ, je fais examiner ces machines par des ingénieurs à moi et aussi par des ingénieurs du Creusot qui a des ateliers en Roumanie et qui va organiser les réparations là bas. Le matériel qui part est donc en bon état et il sera surveillé quand il circulera sur les voies roumaines..

M. DEBIERRE. - Je regrette qu'on envoie en Roumanie des locomotives dont nous avons tant besoin en France, mais regretterais encore davantage qu'on envoie qui ne puissent servir longtemps et qui soient comme la plupart des autos qu'on nous donne, essoufflées au bout de quelques kilomètres.

M. LE MINISTRE. - Comme je vous l'ai dit, non seulement je fais visiter ces locomotives au départ, mais elles sont accompagnées jusqu'en Roumanie par des ingénieurs français

M. MILLIES LACROIX. - En ce qui concerne le personnel recruté dans l'armée, dont vous avez parlé tout à l'heure, il m'a été rapporté qu'il n'avait été embauché que dans des conditions de salaires plus avantageuses que celles dont

jouit le personnel des réseaux...

M. LE MINISTRE. - C'est inexact. Les compagnies ont préparé un modèle d'engagement qui a été approuvé par moi et d'après lequel les nouveaux employés sont traités sur le même pied que celui des compagnies; avec l'indemnité de vie chère, ils touchent environ 10 fcs par jour.

Voici maintenant la situation du personnel des agents de chemins de fer encore mobilisés: il y a encore, au 5^e génie et dans les différents corps de troupe 11 900 hommes dont la plupart ont été mobilisés au titre du droit commun, employés de bureau, comptables, etc., qui ne bénéficiaient pas de l'affectation spéciale. Il y a encore 4 530 agents mobilisés dans les sections de chemins de fer de campagne créées pour exploiter les lignes au delà de la frontière, en Alsace, en Lorraine, en Belgique, dans les provinces rhénanes....

M. HERVEY . - Qu'est-ce qu'ils font en Belgique?

M. LE MINISTRE. - Ils y sont pour la réception du matériel; le travail va être bientôt terminé et j'espère qu'on va bientôt me rendre ce personnel.

En ce qui concerne les transports civils, ne pouvant faire tout, je choisis ce qui est le plus utile, c'est à dire le charbon, le ravitaillement et les engrais.

Le ravitaillement, c'est surtout l'approvisionnement des baraques de Paris auquel j'ai donné une priorité absolue: il serait inutile d'avoir des baraques si on n'avait rien à mettre dedans. J'ai donc pris les mesures nécessaires pour

que les baraques soient constamment approvisionnées; jusqu'à présent, tout a bien marché.

des grands centres

D'ailleurs, le ravitaillement, en général, fait, chaque semaine, l'objet de programmes dressés par Mr Vilgrain. Nous avons un collaborateur commun qui est tantôt chez mon collègue, tantôt chez moi; la liaison est parfaite. D'après les derniers renseignements la manière dont se font les transports du ravitaillement est satisfaisante.

Une question aussi importante, je ne vous l'apprendrai pas, c'est la question du transport des engrais. J'ai été convoqué, il y a quelque temps, devant la commission de l'agriculture de la Chambre des députés, avec Mr Roux, chef du service des engrais; nous avons été interrogés sur un grand nombre de points: il a été entendu que, comme les années précédentes, mais avec plus d'intensité, on ferait un programme de transport des engrais s'appliquant à l'ensemble de la France. Mr Roux avait préparé ce programme qui prévoit les wagons nécessaires chaque semaine: ce programme a été notifié aux réseaux. Tous les lundis, une conférence examine les exécutions; j'ai sous les yeux le procès verbal de sa dernière séance. Dans l'ensemble, le transport des engrais se fait convenablement: je ne dis pas d'une manière parfaite, mais convenablement tout de même.

Vient ensuite le transport des vins: dans ce domaine où je suis le plus sollicité, voici ce qui a été fait.

Nous avons créé 28 trains réguliers par semaine: je n'ai oublié que Montpellier et le pays de Mr de la Batut: les Périgourdins sont des gens raisonnables: je les ai un peu

sacrifiés. L'Aube, l'Hérault, le Gard et les Pyrénées Orientales, voilà les quatre départements qui réclament le plus. On a fait, au départ du midi X 28 trains complets par semaine, venant jusqu'à Paris et dans les environs.

On se plaint que je ne transporte pas assez de vins: c'est exact mais il ne faut pas oublier que le prix du vin, même à la production, étant très élevé, tout le monde veut être servi instantanément. Or cela, je ne puis le faire.

Quoi qu'il en soit, il arrive à Paris 20 000 hectolitres de vin par jour; mais ce que je tiens à dire, et à propos de quoi je fais de temps en temps passer une note dans les journaux, c'est que, pour ces transports, il nous faut le concours de beaucoup de monde: il y faut le matériel de chemins de fer, mais, à l'arrivée, il faut aussi que l'on prenne livraison des vins. Or, de ce côté, je rencontre les plus grandes difficultés, non seulement à Paris, mais dans les régions libérées.....

M. LE PRESIDENT. - Surtout dans les régions libérées

M. LE MINISTRE. - Il arrive souvent que l'on me demande pour telle gare un train nouveau: je ne puis le donner parce que si je l'envoyais, on ne trouverait personne pour le décharger et prendre livraison de son contenu. A Paris, d'autre part, j'ai fait faire récemment une visite des gares: on y a trouvé des milliers de fûts qui attendaient depuis cinq, six, huit jours; et pendant ce temps, tout le monde réclame. Ne serait-il pas sage que les plus acharnés à réclamer commen-

cent par prendre livraison de ce qui arrive à Bercy ou à Ivry

La difficulté nait de la difficile question des transports à l'arrivée

M. CAZENEUVE. - Pourquoi ne demande-t-on pas des auto-camions à Mr Loucheur ?

M. LE MINISTRE. - La seule personne à qui je puisse m'adresser pour avoir des camions c'est le gouverneur militaire de Paris: il ne peut pas me donner les camions que je lui demande.

Un autre exemple de ces difficultés est tout récent. J'ai lu dans les journaux qu'on ne trouvait pas de pommes de terre aux Halles: or, dans les gares de Paris, il y en a 300 wagons dont certains attendent depuis quinze jours.

M. PAUL STRAUSS. - Pour aboutir à un résultat, il faudrait que toutes les administrations compétentes joignent leurs efforts; sans quoi c'est un cercle vicieux dont on ne peut sortir. Pour résoudre la question de la vie chère, il faut une communauté de vues et d'action de la part de Mr Vilgrain, de Mr Claveille et de Mr Loucheur; tous trois ont les meilleures intentions: ils doivent trouver le moyen d'aboutir rapidement à conjurer la crise .

M. HERVEY. - La solution c'est de livrer rapidement les dentées aux consommateurs.

M. DE SELVES. - Pour cela, il faut avoir les moyens de transport au départ des gares d'arrivée.

M. LE PRESIDENT. - La solution de Mr Hervez est justement le problème à résoudre, celui de la livraison par les chemins de fer.

M. PAUL STRAUSS. - C'est pourquoi nous demandons à Mr le ministre de centraliser entre ses mains tous les transports depuis les lieux de production jusque chez nous.

M. HERVEY . - C'est ce qui se fait en Allemagne.

M. LE MINISTRE. - Pas en ce moment.

M. AMIC. - Et, pour les destinataires, ces retards à prendre livraison sont un moyen de maintenir les cours.

M. LE MINISTRE. - Ils voudraient bien transporter, mais ils disent qu'ils n'en ont pas les moyens.

M. CAZENEUVE. - Le service des camions militaires a été centralisé au ministère de la guerre qui a la prétention de faire tout converger vers lui: l'administration la plus intéressée dans cet usage des camions militaires est celle des transports. Il est indispensable que les négociants en vins qui laissent en souffrance les fûts venus par chemin de fer et embouteillent les gares, demandent au gouverneur militaire de Paris les camions qui leur seraient si utiles...

M. LE PRESIDENT. - Encore faut-il que le gouverneur militaire de Paris ait des camions à sa disposition.

M. CAZENEUVE. - Est-ce qu'on n'a pas mis en réparation les 8 000 ou 9 000 autos-camions qui étaient en mauvais

état au lendemain de l'armistice? Il y en a à Lyon des centaines: on n'en manque donc pas; mais ce que nous reprochons c'est le défaut de coordination des services pour l'utilisation de tous les moyens de transport. Quand le ministre des transports se heurte à des embouteillages dont il n'est pas responsable, je trouve étonnant qu'au ministère de la guerre on ne facilite pas l'enlèvement des marchandises qui attendent dans les gares, et en particulier des milliers de fûts qui sont en souffrance.

Les marchands de vins, d'autre part, faites leur payer d'énormes frais de magasinage et en même temps dites leur de s'adresser au ministère de la guerre: ils trouveront bien le moyen de retirer leurs marchandises.

M. LE MINISTRE. - Dans ce problème délicat, ce qui manque le plus, ce sont les camions en bon état.

M. LE PRESIDENT. - Le point sur lequel nous désirons appeler l'attention de Mr le ministre, c'est l'utilisation de camions qui existent et qu'on devrait réparer pour les mettre à la disposition du commerce.

M. PAUL STRAUSS . - Et aussi la mise à la disposition de Mr le ministre de tous les moyens de transport.

M. CAUVIN. - Et avec des chauffeurs soigneux.

M. DEBIERRE. - Je ne crois pas que ce soit la bonne solution. Avant la guerre, les compagnies de chemins de fer faisaient elles-mêmes les livraisons: pourquoi ne leur de

mande-t-on pas de revenir à ce qui se faisait du temps de paix, de livrer elles-mêmes au moyen de camions qui seraient mis à leur disposition ?

M. LE MINISTRE. - J'ai pensé souvent à la solution dont parle Mr Debierre et je reconnais que l'honorable sénateur a raison en principe; seulement, si déjà les compagnies font leur camionnage, elles se heurtent à une pénurie de moyens qu'elles avaient autrefois à leur disposition. Elles ne pouvant pas tout transporter et elles cherchent à se procurer du camionnage, mais c'est très difficile et si vous vouliez aujourd'hui acheter un camion, vous verriez par où vous passeriez.

Dans les régions libérées, par exemple, où se font des travaux, une des grosses difficultés auxquelles on se heurte, c'est le défaut de camions. J'ai donc imposé à mes collaborateurs d'en trouver; j'ai autorisé les entrepreneurs et les fournisseurs à en acheter en leur disant que je les paierais: ce qu'on a pu acheter est insignifiant. Et puis, je commande bien du matériel jusqu'au 31 décembre 1920, mais allons-nous attendre jusque là ?

Le seul remède, à mon sens, c'est de faire réparer ce qui est réparable...

M. LE PRÉSIDENT. - Par qui ?

M. LE MINISTRE. - Cela dépend du ministère de la guerre.

M. HERVEY. - Qu'il commence par vous livrer 10 000

ou 20 000 camions: il les a.

M. DEBIERRE. - Il y a 30 000 camions à Vincennes: les spécialistes m'ont affirmé qu'il n'y avait qu'à faire un choix là dedans il en est un grand nombre qui seraient réparables si on le voulait; mais on ne veut pas. Ne serait-il pas possible de confier ces camions à tous les industriels qui sont capables de faire des réparations, après quoi l'autorité militaire ne pourrait-elle les céder aux compagnies de chemins de fer.

M. LE MINISTRE. - Cette question n'est pas dans mes attributions, mais je la retiens.

M. GAVINI. - Lorsque vous accordez des autorisations pour des transports de vins pour Paris ou les grandes villes, est-il exact que, pour donner la priorité à ces transports, vous exigez un engagement de la part du négociant de ne pas vendre ce vin au dessus d'un prix déterminé ?

M. LE MINISTRE. - Ce n'est pas dans le règlement, mais, en fait, Mr Vilgrain n'apostille les demandes de matériel que si les négociants prennent un engagement de cette nature.

M. PAUL DOUMER. - Mr le ministre pourrait-il nous dire, bien que cela ne rentre pas dans le cadre de la commission de l'armée, s'il a établi un programme de grands travaux et, dans l'affirmative, s'il a l'intention de le faire connaître au Parlement autrement que par la voie des journaux ?

M. LE MINISTRE. - Je n'ai pas établi de plan; je

ne suis pas aussi ambitieux; je ne veux pas qu'on parle du plan Claveille; l'homme que vous avez devant vous n'en fera pas

M. PAUL DOUMER . - On peut lui donner un autre nom.

M. LE MINISTRE. - Je me suis borné à adresser un rapport à Mr le président de la République; le 23 mars dernier, le Journal Officiel a publié ce ~~plan~~ rapport, qui constitue non le programme Claveille, mais le programme des travaux publics à entreprendre et à exécuter. Ce rapport de 50 ou 60 pages, c'est moi personnellement qui l'ai fait pour indiquer l'orientation dans laquelle il faut se diriger; mais il n'a jamais été dans ma pensée de faire un grand programme pour ne pas l'exécuter. J'ai dit dans ce rapport ce que le Parlement avait déjà décidé, les lois qu'il avait votées, ce qui restait à faire pour exécuter l'ensemble des travaux prévus: il y en a pour des milliards.

M. PAUL DOUMER. - Une autre commission s'est occupée déjà des déclarations faites dans la presse par une autre personne que par le ministre compétent: est-ce le gouvernement qui fait publier ainsi des déclarations ?

M. LE MINISTRE. - Le Gouvernement n'a fait qu'une déclaration, celle qui est contenue dans le rapport au président de la République que j'ai envoyé aux membres des deux Chambres.

M. HENRY CHERON. - Le silence de Mr le ministre est significatif: je suis normand; je suis habitué à interpréter les silences de mes compatriotes.

M. DE SELVES. - Je suis, comme tout le monde, préoccupé de ces questions de vie chère qui peuvent avoir les plus graves répercussions dans le pays. Un des moyens d'y porter remède consiste à améliorer les transports. La grande artère des chemins de fer fonctionne bien, disait Mr le ministre, mais à l'arrivée, il n'y a pas de moyens de livraison à domicile. Où se procurer ces moyens de transports d'une façon assez immédiate ? Ce ne peut être qu'au ministère de la guerre où il y a de nombreux camions, les uns médiocres, les autres en bon état. Dès lors, il faut que tout ce qui est utilisable soit utilisé. Je ne présume pas que le ministère de la guerre veuille, en temps de paix, garder tous ses camions: puisqu'on a constitué un office de liquidation des stocks, je voudrais que le plus tôt possible on se préoccupât de démobiliser tout ce matériel: c'est là une initiative du Gouvernement que Mr le ministre pourrait très bien provoquer. Alors, les camions ainsi démobilisés pourraient être mis à la disposition des compagnies de chemins de fer qui les feraient rapidement réparer et s'en serviraient pour les livraisons des gares à domicile.

Ce problème me paraît donc assez facile à résoudre: elle ne se complique que par cette manière de procéder des administrations qui consiste à attendre, toujours attendre; et pendant que tout le monde se regarde, ministère de la guerre, office de liquidation, ministère des travaux publics, rien ne se fait, et la situation s'aggrave. Je voudrais donc que quelqu'un - Mr le ministre des travaux publics est qualifié à cet

effet - prit au sein du Gouvernement l'initiative de soulever la question et de la résoudre rapidement en dehors de moyens administratifs qui s'éternisent. Que le ministère de la guerre, gardant ce qu'il doit garder fasse remise à l'Office de liquidation, puisqu'il lui faut un intermédiaire, de ce qu'il aura en trop, et que celui-ci qui a plus de liberté de mouvement en fasse remise à Mr le ministre des travaux publics ou aux compagnies de chemins de fer.

Je le répète, avec la question financière, celle de la vie chère est une des plus graves qui pèsent sur nous: s'il n'y est pas porté remède, nous nous exposons à des difficultés dont peut-être ne voit-on ou ne veut-on pas voir toute la gravité.

M. EUGENE LINTILHAC. - Une démonstration par l'absurde de ce que vient de dire notre collègue. Le tabac pourrit sur les quais de Nantes, de Marseille: j'en ai parlé au ministère des finances, puis au ministère de la guerre; celui-ci m'a répondu: jamais on ne m'a demandé de camions.

J'ajoute encore que ce n'est pas seulement à Paris ou dans les grandes villes que les compagnies de chemins de fer ne livrent pas: depuis des mois, la banlieue ne peut pas recevoir un sac de pommes de terre: il faut dépenser 25 fcs de taxi pour aller les chercher à la gare de Paris.

M. DESCHAMPS, sous secrétaire d'Etat: - Je vous demande la permission, monsieur le président, de répondre à la question soulevée par l'honorable Mr de Selves.

Des plans viennent d'être établis d'après lesquels 8 000 auto camions vont être expédiés vers l'intérieur, depuis le 1 avril jusqu'au 10 mai, et vendus dans treize centres. Ce sont des caions qui sont sur le front, qui sont un peu abîmés, mais facilement réparables: si les compagnies le veulent, elles pourront en acheter; si elles en demandaient, elles pourraient en avoir.

M. DE SELVES. - On va vendre ces camions dsur des points différents du territoire: si, au contraire, on s'entendait avec les compagnies de chemins de fer tout de suite, l'amélioration serait plus rapide et plus grande. Une fois de plus je constate un manque de coordination.

M. EUGENE LINTILHAC. - Il y a deux France.

M. CAUVIN. - Puisqu'il vous est sdifficile, monsieur le ministre, de dégager vos wagons dans les gares de Paris, pourquoi ne feriez-vous pas ce que j'ai vu faire à Rouen et qui y a admirablement réussi? Pourquoi ne pas créer, en un point des fortifications, un vaste entrepôt dans lequel vous déchargeriez les futs de vin et où vous les garderiez en attendant que les négociants vinssent les chercher: c'est ce qu'avait fait, à Rouen, l'ancien directeur des chemins de fer de l'Ouest qui avait créé sur les boulevards des entrepôts pour les vins arrivés par bateau.

M. CAZENEUVE. - D'après ce que me disait le colonel Pujc, sous-directeur du service, le ministère de la guerre a la prétention de centraliser tout ce qui concerne les camions

et de remettre en rapport avec les administrations qui peuvent faire usage de camions pour quelques jours; mais lorsqu'il s'agit de contrats de location de longue durée, il faut s'adresser à Mr Minic, qui est chargé du service des auto-camions au ministère de la reconstitution industrielle. Depuis que cette dualité a été créée, rien ne marche plus; à Lyon, on ne loue plus de camions aux industriels, alors qu'il y en a des centaines, des milliers, dans les parcs, et qui semblent neufs.

Cette question, je crois, est assez importante pour être du ressort du conseil des ministres: c'est la vie économique de toute la France qui veut reprendre et qui se trouve entravée dans des conditions lamentables.

Il y a deux jours, en séance du Sénat, Mr Loucheur nous disait: je ne sais plus bien comment cela marche; en fait, cela ne marche pas. Alors que Mr Claveille fait des efforts si méritoires dans son domaine, pour désembouteiller les ports et les lignes, il n'est pas possible qu'il ne puisse, avec le concours du ministère de la guerre établir un régime régulier pour dégager les gares.

M. EUGENE LINTILHAC. - C'est-ce pas le général Gassouin qui, dans une lettre à notre collègue Mr Sarraut, rendue publique disait, en soulevant l'émotion et l'espoir dans tout le Midi: Je vais mettre immédiatement à votre disposition 6 000 wagons pour transporter du vin. J'ai vu Mr Sarraut récemment; il m'a dit: des wagons... zéro!

M. LE MINISTRE. - Si Mr Sarraut veut bien se renseigner, il verra que la promesse qui a été faite a été tenue.

Ce n'est pas moi qui ai écrit la lettre, mais je suis responsable: les wagons promis ont été fournis.

Je continue mon exposé.

J'ai dit qu'on chargeait 36 000 à 37 000 wagons par jour: ce chiffre représente une augmentation de 6 000 depuis le 1 février. Cette semaine, l'amélioration n'est pas suffisante, c'est vrai, mais nous sommes en train de remonter la pente: c'est tout ce que l'on peut demander.

Si le personnel reste dans l'état d'esprit dont j'ai parlé, ce que je crois, avec les effectifs nouveaux, les améliorations vont continuer. Ce ne sera pas parfait, mais il n'y a pas de raison pour que, constamment, cela ne marche pas mieux.

Un mot maintenant sur ce qu'on appelle l'embouteillage des gares des régions libérées.

Je me fais adresser chaque jour, par le Nord, un état complet de la situation: voici, pour une seule journée, 1480 wagons arrêtés. A chaque instant on me reproche de ne pas faire assez de transports vers les régions libérées: c'est exact; mais si je décuplais le nombre des wagons que j'y envoie, on n'en prendrait pas davantage livraison.

Un autre élément du problème est la reconstruction des lignes et des gares. On a fait et on fait, dans ce domaine, des efforts gigantesques, le mot n'est pas trop fort. Toutes les lignes du réseau du Nord seront rétablies dans le courant de l'année: c'est un travail de romain...

M. LE PRESIDENT. - Vous avez dit qu'il y avait

2000 kilometres de voies détériorées....

M. LE MINISTRE. - Elles seront rétablies: les unes à titre définitif, les autres à titre provisoire; mais tout sera remis en état provisoire d'ici le commencement de juin. Quant aux 1500 ponts dont j'ai parlé, la plupart seront en service à titre définitif à la fin de l'année.

Sur le réseau de l'Est, nous rencontrons des difficultés plus grandes dans les Ardennes: mais les lignes seront rétablies provisoirement dans le mois de juillet ou d'août.

Pour les canaux, par contre, il y a des retards en raison des destructions formidables qui ont eu lieu. En dépit de tout le personnel qui travaille à ces canaux, on n'avancait pas: j'ai obtenu, depuis quelques jours, du ministre de la guerre des compagnies de génie qui sont venues d'Alsace et de Lorraine, dirigées par un officier très actif. Mais ici encore tout de même, on fait des prodiges.

M. LE PRESIDENT. - Nous vous en remercions. Les canaux sont les grandes artères du Nord; c'est par eux que le charbon peut aller à Lille, à Roubaix, à Tourcoing, qui hier encore - comme le disait Mr Dron - en manquait.

M. LE MINISTRE. - Pour avoir du charbon, il faut d'abord l'extraire et ensuite le transporter. Depuis quelque temps, les importations ont diminué, par suite des grèves anglaises; mais il y en a encore 250 000 tonnes sur le carreau des mines du Pas de Calais et si je pouvais les enlever... Le Nord en enlève 45 trains par jour: il est impossible de faire mieux...

M. LE PRESIDENT. - C'est pourquoi nous vous remercions de faire l'impossible pour hâter les travaux de reconstruction des canaux du Nord.

M. LE MINISTRE. - Dans le courant du mois d'avril, tous les travaux de routes vont être adjugés: 500 lots vont être mis en adjudication ce mois-ci, avec des projets bien étudiés, des carrières à proximité, portant sur les routes nationales, chemins de grande communication, chemins vicinaux et ruraux.

Sur l'Est, il y a eu des difficultés de transport considérables de l'Alsace et de la Lorraine vers la France à cause de la démobilisation et aussi par suite de l'existence du centre de groupement de Nancy. Celui-ci a été supprimé; mais une autre raison de difficultés subsiste: nos voies d'accès vers l'Alsace et la Lorraine sont trop peu nombreuses: il n'y en a que deux qui fonctionnent normalement, la ligne de Nancy-Pagny-Metz et celle d'Avricourt-Strasbourg. Il y a eu deux viaducs démolis sur la ligne de Mulhouse à Belfort: elle sera rétablie provisoirement vers le 1 juin.....

M. LE PRESIDENT. - Le viaduc de Dannemarie sera réparé ?...

M. LE MINISTRE. - Il va être adjugé ces jours-ci; l'entrepreneur a promis qu'il serait fait avant la fin de l'année. Au point de vue provisoire, les déviations qui ont été établies vont rendre des services importants, mais ce n'est pas suffisant pour l'avenir.

J'avais constitué, pendant la guerre un comité spécial chargé d'étudier la traversée des Vosges: il m'a remis un travail très bien fait et j'ai pris en considération deux lignes nouvelles qui sont à l'enquête; elles donneront satisfaction à des populations qui les attendent depuis 1870. Le projet de loi relatif à ces constructions va être incessamment soumis au Parlement.

Une autre question également importante pour l'Alsace et la Lorraine est celle du canal du Rhone au Rhin...

M. DE SELVES. - Elle est importante au point de vue politique, aussi bien qu'au point de vue économique.

M. LE MINISTRE. - C'est par ce canal que vient le charbon de la Sarre, mais le gabarit n'est pas le même sur toute la longueur du canal: les travaux pour la mise au gabarit normal vont commencer; plusieurs entrepreneurs approvisionnent en ce moment les matériaux et l'on espère, à la fin de l'année avoir terminé le travail jusqu'à l'ancienne frontière.

M. DE SELVES. - Les projets relatifs à ce canal doivent avoir une certaine ampleur si l'on veut envisager la perspective plus ou moins immédiate de la création d'une grande voie de traverse de la France, permettant d'exempter la prolongation du trafic.

M. LE MINISTRE. - Pour le moment, je vais au plus pressé; je fais faire les travaux qui permettront aux bateaux de 600 tonnes de naviguer sur toute la longueur.

M. DE SELVES. - Je vois déjà fort bien ce canal allant jusqu'à Marseille.

M. LE MINISTRE. - J'ai parlé de la traversée des Vosges en vous disant que dans deux mois vous recevrez le projet de loi, mais il ne faut pas que cette oeuvre nous fasse oublier les lignes actuelles du réseau de l'Est qui sont insuffisamment outillées pour la pénétration en Alsace.

Au mois de janvier, j'ai écrit à la compagnie en lui demandant de me saisir d'un projet d'amélioration de ces voies: Le projet qui m'a été remis, je suis compétent pour l'approuver, je vais l'approuver et les travaux de doublement ou de quadruplement des voies proposés par l'Est et par le P.L.M. vont commencer; on va quadrupler les voies depuis Nancy et cette seule amélioration nous donnera déjà une augmentation considérable de trafic: il faut d'ailleurs s'attendre dès l'année prochaine, à un trafic énorme sur cette ligne, à cause des transports des charbons de la Sarre.

M. PAUL DOUMER. - En ce qui concerne le canal du Rhone au Rhin, vous ne nous avez parlé que de la portion allant jusqu'à la frontière de 1914: je suppose que vous êtes tout même ministre des travaux publics pour toute la France et que vous allez vous préoccuper de l'autre tronçon: il n'y a pas de service organisé en Alsace qui puisse faire les études et les projets, c'est vous qui allez les faire?...

M. LE MINISTRE. - Le service d'Alsace et Lorraine ne dépend pas de moi.

M. PAUL DOUMER. - Il n'y en a pas.

M. LE MINISTRE. - Il y a une douzaine d'ingénieurs des ports et chaussées que j'ai nommés en Alsace, d'accord avec MMrs Jeanneney et Millerand et qui sont sous les ordres du commissaire général.

Je voudrais en terminant dire un mot d'une question importante, celle de l'utilisation du Rhin, sur laquelle je suis d'accord avec Mr le président du conseil.

Je représente le gouvernement français à la commission du régime international des voies et des ports: je crois y avoir défendu les intérêts de la France en faisant voter à l'unanimité ces deux points: l'internationalisation du Rhin et le droit exclusif pour la France d'utiliser le Rhin depuis Bale jusqu'à Strasbourg, d'y faire tous les barrages que nous voudrions sans que personne ait le droit de s'y opposer, avec appuis sur la rive droite, bien entendu; nous interdisons aux Allemands d'y prendre une goutte d'eau sans notre permission tandis que nous avons le droit de la prendre toute. Or, cela représente une force de 400 000 chevaux.

M. CHARLES CHABERT. - Mr le ministre pourrait-il nous dire où en sont les travaux de réfection des lignes à voie unique qui ont été déposées et des redoublements des lignes qu'on avait dédoublées ?

M. LE MINISTRE. - Je ne puis pas vous donner un renseignement d'ordre général; je prie Mr Chabert de vouloir bien me faire l'honneur de lire le rapport que je lui ai fait parvenir

parvenir comme à tous ses collègues, et qui a paru au Journal Officiel: il y trouvera la réponse à sa question.

M. LE PRESIDENT. - Si personne ne demande plus la parole, nous remercions Mr le ministre des travaux publics des explications et des renseignements qu'il a bien voulu apporter à la commission.

(Mr le ministre se retire.)

M. LE PRESIDENT. - Messieurs, je donne maintenant la parole à Mr Mourier, sous secrétaire d'état du service de santé.

M. MOURIER, sous secrétaire d'Etat du service de santé. - Messieurs, aux termes de la lettre qu'a bien voulu m'adresser Mr le président, je suis appelé à vous fournir des renseignements sur deux questions: celle de la démobilisation des officiers du service de santé, et la situation des étudiants en médecine présents sous les drapeaux.

La première question est solidaire de la situation de l'armée. Dès la cessation des hostilités, le Gouvernement décida que la démobilisation des troupes se ferait par classe, que les officiers seraient démobilisés en même temps que la classe à laquelle ils appartiennent et aussitôt après. La formule a été transportée naturellement dans le service de santé, avec toutefois une réserve: si la démobilisation permettait aux officiers combattants de s'en aller en même temps que les troupes, il est difficile aux médecins de s'en aller en même temps que les blessés et les malades de leur classe.

Dans les premières semaines, nous avons essayé de démobiliser partiellement mais très vite sont apparus certains inconvénients et, en dépit de la règle générale, il a fallu admettre quelques exceptions pour les médecins. Je me suis entretenu de la situation avec Mr le président du conseil et avec Mr Deschamps et, après une conférence réunie à la diligence du cabinet militaire du président du conseil, voici la décision qui a été prise: le sous secrétariat du service de santé a le droit de maintenir dans les corps de troupe et dans les services 25 p. 100 de son effectif médical.

Mais à côté des médecins et des chirurgiens, il y a les services pharmaceutiques et les officiers de gestion des hopitaux: si donc on retenait 25 p. 100 du corps médical, il fallait garder la même proportion dans ces services.

En effet, parmi tant d'autres questions, celle de la liquidation des hopitaux présente le plus grand intérêt, au point de vue documentaire et aussi au point de vue des archives, puisque c'est dans les hopitaux que se constituent les dossiers des pensions, et d'autre part, au point de vue de la liquidation des objets de valeur restant dans les hopitaux.

Voilà comment, sur notre demande, nous avons été autorisés à garder une partie de nos effectifs de pharmaciens et d'officiers d'administration.

Le 11 novembre 1918, le service médical comptait 16 000 médecins de complément dont 3000 étudiants; le 10 mars dernier, 7 600 médecins avaient été réellement rendus à la vie civile; le 5 avril, il y en aura 9 200 démobilisés; le 15 avril, sur 12 402 démobilisables, nous en aurons renvoyé 65 %

Il en restera 1 800, maintenus conformément à la décision dont je parlais, soit 14 % au lieu de 25 %: nous nous conformons ainsi aux vœux du Parlement qui veut réduire autant que possible les charges financières.

En ce qui concerne les malades et blessés, il y a encore, à l'heure où je parle, 148 000 hommes présents dans les hopitaux, constitués par les séquelles médico-chirurgicales à raison de 32 ou 33 000 blessés de guerre, une quantité à peu près égale de malades de la guerre, tuberculose, gastro-entérites, cancer, plus l'hospitalisation courante de garnison. Les effectifs sont donc encore considérables, sans compter que dans les mois de février et de mars, une forte recrudescence de grippe a encombré nos formations.

J'ajoute qu'à la suite d'une mesure fort sage prise par Mr Deschamps, les hommes démobilisables en traitement ne seront sortants qu'après guérison complète et à condition qu'ils ne soient pas en instance de démobilisation. Grâce à cette même mesure vbienvueillante, tout individu démobilisable peut être accueilli dans une formation médico-chirurgicale s'il a une infirmité dont il peut être débarrassé: ainsi on ne rendra à la vie civile que des hommes valides ayant toutes leurs capacités de travail; les hommes atteints de hernie, de varicocèle, les édentés sont fondés à demander leur hospitalisation et recevront les soins dont ils ont besoin; tous ceux qui en auront besoin seront rendus à la vie civile munis d'un appareil de prothèse approprié.

M. PAUL STRAUSS. - La commission a grandement ap-

précié l'importance de cette mesure.

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Je l'en remercie: mais je tenais à rappeler que c'est là une des raisons pour lesquelles nos formations regorgent en ce moment d'hospitalisés et par suite, pourquoi nous avons été amenés à garder sous les drapeaux un certain nombre de médecins.

Au point de vue matériel, la démobilisation a été poursuivie avec autant d'activité que possible. Depuis le 11 novembre, nous avons libéré 260 000 lits, c'est à dire que nous sommes en avance sur le programme que j'avais exposé au cours de la discussion des crédits provisoires du premier trimestre. Tous les locaux scolaires pourront être libérés assez à temps pour que, après les travaux d'aménagement indispensables l'instruction puisse reprendre normalement à partir du 1 octobre 1919.

M. PAUL STRAUSS. - Il conviendra d'insister pour assurer le respect de cette clause, pour prévoir pour ces travaux d'aménagement un assez long temps et éviter ainsi tout mécompte au moment de la rentrée des classes, tant dans les établissements secondaires que primaires.

M. MOURIER - C'est un mandat que je me suis imposé et à l'exécution duquel je veillerai; mais cependant, il y a un inconvénient que je dois signaler à cette libération des immeubles scolaires: les hopitaux auxiliaires sont presque tous fermés aujourd'hui; l'admirable zèle patriotique des bénévoles s'est considérablement ralenti depuis le 11 novembre;

si bien que nous allons être gênés pour les hospitalisations à Paris, d'autant que nous voulons, en outre ramener les blessés le plus près possible de leur famille.

M. APAUL STRAUSS. - Je suis entièrement d'accord avec Mr le sous secrétaire d'Etat sur la nécessité de faire revenir à Paris le plus grand nombre possible d'hospitalisés, mais il le peut sans entraver en rien les établissements d'instruction et en rendant tous ces établissements pour la prochaine rentrée des classes. Mr Doumer et moi avons travaillé ensemble en août 1914: on peut facilement trouver, nous l'avons constaté, à Paris, en dehors des locaux scolaires des locaux disponibles pour mettre les 22 000 lits, minimum au dessous duquel Mr Mourier croit imprudent de descendre. N'oublions pas, d'ailleurs que, plus nous irons, plus décroîtront les nécessités hospitalières.

M. EUGENE LINTILHAC. - L'université tout entière réclame qu'on lui rende ses locaux: comme rapporteur du ministère de l'instruction publique, je me dois de me faire ici son porte-parole.

M. MOURIER. - Je déplore comme vous la situation que vous critiquez; mais j'ai 148 000 hommes encore dans les hôpitaux: il faut bien que je les loge quelque part.

Pour libérer les locaux scolaires, nous seront obligés d'installer de nouvelles baraques; il faut aussi prévoir l'extension de l'hôpital canadien du plateau de Gravelle, une formation sanitaire de premier ordre dans laquelle j'ai l'intention de réunir toutes les grosses lésions osseuses à répa-

rer, sous la direction du professeur Cunéo par le moyen de la greffe osseuse: c'est 600 ou 700 lits à ajouter à cet hôpital. D'autre part, j'espère que l'hôpital d'Issy les Moulineaux sera enfin terminé: nous y trouverons encore 500 lits.

Toutefois, cette petite augmentation de nos disponibilités hospitalières ne sera faite qu'aux dépens de nos finances; c'est une dépense que j'ai le devoir d'annoncer à la commission et que je ne peux pas ne pas faire dans l'obligation où je suis de libérer les écoles.

M. CAZENEUVE. - Vous avez, dans vos effectifs, de jeunes docteurs en médecine qui ont été surpris par la guerre à leur sortie de l'École de santé et qui partis au front se sont admirablement conduits - j'en connais un qui a son troisième galon, la Légion d'Honneur et trois citations - mais, qui, au cours de ces quatre années, n'ont pu parfaire leur éducation médicale, qui n'ont pu faire ce stage au Val de Grâce où ils apprenaient la chirurgie de guerre, les maladies contagieuses: étant donné que les médecins qui sont dans ce cas sont fort peu nombreux, ne serait-il pas possible de les faire revenir pour faire ce stage si nécessaire.

M. MOURIER. - Je voudrais pouvoir donner satisfaction à Mr Cazeneuve: malheureusement cela m'est impossible.

Le 3 avril, nous devons avoir démobilisé tous les officiers de complément jusqu'à la classe 1906; il ne me restera, comme médecins de complément, que ceux des classes 1907 et plus jeunes. Les plus âgés de ceux qui me restent avaient 28 ans en 1914: or, à cet âge, il n'y a pas un homme sur 50

qui ait son diplôme de docteur en médecine; en d'autres termes après demain, il ne me restera comme docteurs en médecine que les médecins du cadre actif: tout le cadre de complément, à quelques exceptions près, ne comprendra que des étudiants et cela pour un service médical de 148 000 hommes, et pour les armées de treize classes.

Or, avant la guerre, en temps de paix, nous avions 1 600 docteurs pour assurer l'encadrement sanitaire de trois classes et une hospitalisation ne dépassant pas 40 000 individus: c'était le nombre des lits dont nous disposions. Ces 1600 docteurs ne sont plus que 1200 ou 1300: c'est dire, dans ces conditions, si je puis donner satisfaction aux jeunes gens auxquels s'intéresse Mr Cazeneuve.

Le jeune homme dont il parle a été envoyé, paraît-il à l'armée d'Orient: c'est qu'il est allé y remplacer un docteur de complément qui est démobilisable là bas. Je vais du reste avoir à y envoyer 350 jeunes médecins: c'est le treizième de mon effectif de médecins de complément, il ne m'en restera que 950 en France pour assurer les besoins; loin de pouvoir m'en priver, je serai obligé de faire appel à tout leur zèle

M. PAUL DOUMER. - Les 1600 docteurs du cadre actif ne servaient pas seulement à encadrer au point de vue sanitaire les trois classes de l'armée: de même que pour les officiers combattants, le cadre était prévu pour le temps de guerre.

M. MOURIER - Sans doute; mais ce cadre surpeuplé en temps de paix n'en est pas moins insuffisant à l'heure actuelle. Je n'assure mes services qu'en maintenant un certain

nombre d'officiers et surtout en faisant appel aux médecins civils qui nous permettent vaille que vaille d'assurer les services.

Vous savez le travail énorme qui se fait dans les centres spéciaux de réforme; la nouvelle loi des pensions oblige à examiner les dossiers de tous les hommes qui ont passé deux mois sous les drapeaux et a qui en arguent pour se faire examiner et demander une indemnité. S'agissant d'intérêts financiers aussi considérables, l'expertise médico-légale doit être faite avec méthode: il y faut un grand nombre de médecins et surtout, dans les centres spéciaux, un médecin chef, du cadre actif, avec un intendant du cadre actif plus aptes à faire face aux difficultés qui surgissent tous les jours.

M. PAUL STRAUSS. - Les médecins civils traversent en ce moment une période assez difficile; un assez grand nombre ont quelque peine à se réintégrer dans la vie civile: nous vous demandons donc de les utiliser partout où vous le pouvez, tout en étant démobilisés, ils peuvent consacrer une partie de leur activité à un service militaire. Vous aurez là les éléments qui vous permettraient souvent, dans les centres et dans les régions, de diminuer le fardeau de vos médecins, en même temps que vous les aiderez à se réacclimater à la vie civile.

M. MOURIER. - La mesure est réalisée et elle est déjà en application.

M. PAUL STRAUSS. - Nous vous demandons de l'intensifier.

M. MOURIER. - Il m'arrive aussi de me heurter au peu d'empressement des médecins dans certaines villes, quoique nous donnions jusqu'à 300 fr. par mois.

Pour tout le personnel actif dont je dispose, j'ai dû rompre les habitudes d'autrefois; il n'y a plus de médecins appartenant à tel ou tel corps ou dépôt; il n'y a que des médecins relevant du médecin chef de la base, lequel les utilise au maximum. Et les ordres sont donnés pour que tout le monde travaille à plein.

M. CAZENEUVE. - Et quand la paix sera signée?...

M. MOURIER. - J'ai comme vous le désir de permettre à ces jeunes gens de parfaire leur instruction; je l'ai manifesté par la mesure que j'ai prise qui a déjà permis de renvoyer 2 000 étudiants dans les facultés, mais, pour le moment, je crois que la mesure de bienveillance que vous demandez ne saurait être envisagée.

M. EUGENE LINTILHAC. - Il y a en ce moment 2 000 étudiants qui vont finir leurs études au 1 juillet...

M. MOURIER. - Les militaires étudiants en médecine se divisent en deux catégories: ceux qui appartiennent à une classe de l'active, ceux qui appartiennent à la réserve. Ceux des classes 1919, 1918, et 1917, armée active, n'avaient guère que deux inscriptions avant leur incorporation: depuis le début de la guerre on les a rappelés par séries dans trois centres, Lyon, Bordeaux, Paris où ils font six mois d'études théoriques et pratiques, après quoi on les nomme médecins

auxiliaires et on les envoyait aux armées après un certain stage. Tel a été le régime suivi jusqu'au 1 janvier 1919. Ces jeunes gens, malgré leurs études antérieures, n'ont accompli aucun acte universitaire, n'ont pris aucune inscription. Depuis le 1 janvier, les étudiants des classes de l'active rappelés à l'intérieur dans ces conditions peuvent prendre des inscriptions et accomplir des actes universitaires et bénéficier des avantages que leur accordent les examens qu'ils passent

M. EUGENE LINTILHAC. - Ils prennent un raccourci pour leurs examens.

M. MOURIER. - Pour ce qui est des étudiants appartenant aux classes de réserve, je me suis préoccupé de leur donner le moyen de continuer leurs études: il y a là un avantage et pour eux et pour l'armée à laquelle ils apportent des connaissances plus approfondies.

Dès le 15 avril dernier, j'avais décidé de les ramener par séries de 400 à Lyon ou à Paris et de leur permettre durant un semestre d'accomplir les actes de scolarité et même de passer leur thèse. L'offensive m'a empêché de donner suite à cette idée. Dès le lendemain de l'armistice, à la suite d'une conférence que j'ai eue avec Mr le ministre de l'instruction publique, j'ai décidé de faire revenir un nombre important de ces étudiants dans toutes les facultés et écoles pour y permettre la reprise de la vie universitaire. Ils suivent une période d'instruction de six mois pendant lesquels l'instruction est poussée aussi activement que possible, et ils peuvent prendre quatre inscriptions, et passer un examen;

c'est à dire qu'ils font une année de médecine en six mois. La seconde série de ces jeunes gens va arriver à l'intérieur le 1 juillet et terminera sa scolarité de six mois le 1 janvier 1920.

Il n'était pas possible de faire revenir à l'intérieur tous les étudiants en médecine; les armées ont des besoins auxquels il fallait faire face. Nous avons décidé d'abord qu'il en viendrait 1200: à l'heure actuelle nous en avons plus de 2 000 dans les facultés, choisis parmi ceux qui ont le plus souffert ou qui se sont le plus dépensés pendant la guerre. En fait, les uns ont été saisis par la mobilisation alors qu'ils étaient sous les drapeaux, les autres ont vu leurs études interrompues par cette mobilisation, et il y en a qui ont cinq, six et sept ans de service dans la première catégorie dans la seconde catégorie, celle des jeunes gens dont la mobilisation a interrompu les études, nous avons décidé de faire revenir ceux qui auraient le plus long temps de séjour dans l'es régiments d'infanterie de première ligne, dans les bombardiers divisionnaires ou qui auraient été évacués pour blessures de guerre. On a pu ainsi faire revenir tous les étudiants ayant trente-deux mois au moins de présence dans un régiment.

Les 2000 jeunes gens dont je parle accompliront leur scolarité du 1 juillet 1919 au 31 décembre 1919.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. le sous -secrétaire d'Etat à la démobilisation.

M. DESCHAMPS, sous-secrétaire d'Etat à la démobilisation. La première question qui m'a été posée est relative à la situation faite aux élèves de l'Ecole centrale auxquels s'intéresse particulièrement l'honorable M. Cazeneuve. Voici exactement la situation.

Les jeunes gens peuvent appartenir au cadre actif: dans ce cas ils ont été rattachés à un corps séjournant à Paris et continuent à bénéficier de la même situation que s'ils étaient officiers d'active. Ils peuvent appartenir au cadre de réserve et dans ce cas ils ont été mis en congé sans solde. Ceux qui sont soldats sont traités exactement de la même manière: les hommes de l'active ont été rattachés à un corps de Paris et ceux de la réserve ont été mis en sursis.

Je sais que beaucoup de élèves du cadre de réserve, soit officiers soit soldats, ont manifesté le désir de continuer à toucher leur solde comme s'ils étaient de l'active et il y a trois mois, M. Noel, le directeur de l'Ecole centrale, est venu me tenir de cette question.

J'ai répondu, d'accord avec M. le président du conseil, qu'il n'était pas possible de donner la solde à des officiers qui ont été mis en congé sans solde. Sans cela, il est manifeste qu'il n'y aurait pas de

raison de refuser la solde à tout officier dans les mêmes conditions.

Si les élèves de l'Ecole centrale sont dans une situation de fortune suffisante, ils peuvent supporter les frais de scolarité. S'ils sont dans une situation telle qu'ils ne le peuvent pas, il n'y a qu'à leur donner des bourses. Dans ce dernier cas, il appartient au ministre du commerce de présenter une demande de crédits qui sera évidemment plus élevée qu'autrefois puisque le coût de la vie a augmenté: au lieu de 1000 francs, ce sera sans doute 2 ou 3000 francs par bourse. Quoiqu'il en soit, il ne me paraît pas possible de donner au ministère de la guerre le soin d'entretenir ces jeunes gens. C'est le ministère du commerce que cela regarde.

Si on agissait autrement on arriverait d'ailleurs à une injustice. En donnant, en effet, une solde à tous les élèves, on arriverait à payer les frais de scolarité par ce moyen détourné à des jeunes gens qui, par suite de leur situation de fortune, n'auraient jamais pu obtenir une bourse.

Dans ces conditions, il ne me paraît pas possible de procéder autrement que je l'ai fait. On m'oppose la situation favorisée de ceux qui sont de l'active. Si j'avais eu un moyen légal d'empêcher cet état de choses, je l'aurais employé. Il n'y en a pas malheureusement.

M. CAZENEUVE.- Nous ne faisons pas d'objection à ce que vous donniez des bourses à tous ceux qui n'ont pas la fortune suffisante pour supporter les frais de l'école centrale. La question des bourses vous échappe d'ailleurs comme vous venez de le dire: nous ne le contestons pas.

En ouvrant l'École centrale, vous avez fait un geste qui a été approuvé par tout le monde aussi bien à la Chambre qu'au Sénat. L'intérêt général commandait, en effet, quelles que puissent être les idées d'égalitarisme, que ces jeunes gens soient mis en mesure de continuer leurs études. Mais je prétends que vous avez suivi une jurisprudence qui est essentiellement critiquable.

A mon sens, tous ces jeunes gens auraient dû être maintenus en activité. Un certain nombre se trouvent en activité par suite de leur jeune âge. Après avoir fait une campagne moins longue, ils vont être ^{plus} encore avantagés au point de vue pécuniaire que leurs aînés qui sont privés de solde. J'ajoute que, demain, au sortir de l'école, beaucoup d'entre eux donneront leur démission.

Il y a trois catégories d'élèves à Centrale au point de vue de la situation militaire. Les uns appartiennent aux classes 16 et 17: ils ont pris un engagement de cinq ans et bien qu'ils n'aient guère fait qu'un an de campagne ils touchent la solde d'activité.

Or ils sont en contact avec des camarades qui ont le même âge et qui ont rendu les mêmes services à l'armée.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT. Ils n'ont pas le même âge.

M. CAZENEUVE.- Je vous demande pardon! Il y a des jeunes gens de la réserve qui se sont fait titulariser dans l'active: ils ont le même âge que leurs camarades de la réserve qui ne touchent pas de solde.

M. PAUL STRUASS.6 C'est une autre catégorie.

M. GAVINI.- Combien y en a-t-il?

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- En tout à l'Ecole centrale, il y a 444 jeunes gens de l'active et 805 de la réserve.

M. CAZENEUVE.- Au total, l'Ecole comprend 1322 élèves dont 763 en première année, 299 en deuxième année et 260 en troisième année. En première année, la promotion comprend 593 officiers dont 175 qui touchent leur solde soit parce qu'ils ont opté pour l'active, soit parce qu'ils appartiennent aux jeunes classes et qu'ils font leurs trois ans de service actif.

Je rappelle, en effet, que le temps passé à l'Ecole compte comme service actif et que ces jeunes gens s'écarteront de l'Ecole dégagés de toute obligation militaire. C'est là un avantage que les classes plus an-

ciennes n'ont jamais eu.

M. PAUL DOUMER. - L'égalité n'est pas de ce monde.

M. GAVINI.- Et la guerre?

M. CAZENUEVE.- Ils ont été devant la mort sur le même rang les uns et les autres.

Je trouve que la situation est inégale et injuste pour ces jeunes gens dont certains sont mariés. Ils sont obligés de payer 2.000 francs car les frais ont été augmentés...

M. GAVINI.- Ils sont en congé sans solde.

M. CAZENUEVE.- Il ne fallait pas les mettre en congé sans solde. Je ne me plains pas que les officiers en congé sans solde ne reçoivent pas de solde, mais de ce qu'on les ait placés dans cette situation. Je demande pourquoi on n'a procédé à leur égard comme vis à vis des étudiants en médecine. On me répond qu'il y a des cours le matin et qu'ils ne pourraient par suite suivre les cours de tir à Vincennes. Mais je pense que tout cela pourrait s'arranger. S'ils avaient été simplement mutés et maintenus à l'armée avec leur solde, on aurait pu s'arranger parfaitement pour qu'ils remplissent leurs obligations militaires et suivent en même temps les cours de l'Ecole centrale.

Ce que je constate avec regret, c'est qu'on

a créé entre ces jeunes gens des différences de traitement qui me paraissent injustes et dont ils souffrent.

M. EUGENE LINTILHAC.- J'ai reçu une lettre du directeur de l'enseignement supérieur qui envisage la situation dans l'intérieur de son ministère. Il m'indique qu'il va demander un crédit de 550.000 francs pour permettre à ses étudiants de vivre.

M. PAUL DOUMER.- L'augmentation de la bourse.

M. EUGENE LINTILHAC.- Voilà la solution. Je n'ai pas autre chose à dire qu'à vous l'indiquer.

J'appelle aussi l'attention de M. le sous-secrétaire d'Etat sur l'intérêt qu'il y aurait à rouvrir l'école de Grignon. C'est une école d'enseignement supérieur.

M. HERVEY.- Il faut s'attendre à ce que la démobilisation entraîne des injustices...

M. LE PRESIDENT.- Et des inégalités.

M. HERVEY.- Il ne faut maintenir les soldes à tous les hommes qui vont quitter l'armée. Presque tous ces jeunes gens qui recherchent une carrière ont, avant tout, le désir de se créer l'outil avec lequel ils pourront vivre et si on leur demandait leur avis, je crois qu'ils seraient tous heureux de pouvoir reprendre leurs études. Il y en a qui vont se trouver

dans une situation plus favorisée parce que la guerre aura duré moins longtemps pour eux.

M. PAUL DOUMER.- Ce qui est abusif, c'est de donner à un élève une solde au lieu d'une bourse.

M. HERVEY.- Il semble que la solution la plus économique pour l'Etat, ce serait de décider que tous ceux qui reprennent leurs études cesseraient d'avoir droit à une solde quelconque. Par contre tous ceux qui ont besoin de bourses en recevraient. Je ne crois pas, en tout cas, qu'on puisse égaliser la situation dans le sens indiqué par M. Cazeneuve parce que le budget de l'Etat en souffrirait.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Je partage l'opinion de M. Hervey. Lorsque la question s'est posée, je me suis demandé s'il n'y avait pas possibilité de supprimer la solde. Légalement je ne le pouvais pas. Je me suis efforcé alors de tirer parti de la situation.

La véritable solution, c'est de donner des bourses à tous ceux qui en auraient besoin pour continuer leurs études.

M. PAUL DOUMER.- Vous dites que légalement, vous n'en aviez pas le droit? Je n'en suis pas sûr. Nous ne demandons pas d'ailleurs qu'on revienne sur la décision prise.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- La question a été examinée avec soin.

Il y aurait intérêt également à rouvrir l'Ecole supérieure d'électricité, l'Ecole supérieure de chimie, les écoles d'agriculture. Mais il y a là une mesure qu'il faudrait prendre dans son ensemble. Ce serait environ 11.000 jeunes gens qui seraient touchés par cette décision, mais il ne paraît pas possible, dans l'état actuel, de la prendre.

M. CAZENEUVE.° Pour les écoles de chimie, vous ne pouvez rien faire?

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Il est ennuyeux de procéder par petites bribes. Quand il s'est agi de rouvrir les écoles qui ont été rouvertes, on s'est appuyé sur le caractère militaire de ces écoles. Il y avait là une formule qui permettait au Gouvernement de rester plus à l'abri de toute mesure arbitraire.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez pris pour base la loi de 1913?

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Oui, ainsi que le rapport de M. Doumer.

La question de la réouverture des écoles des Arts et métiers s'est posée parce qu'il y avait 600 jeunes gens qui, s'ils pouvaient rentrer en mars, auraient pu partir au mois de juillet prochain dans les usines.

En réalité, cette décision a été prise sans soulever d'objection de la part de personne parce que l'intérêt général était en jeu. Je ne reconnais l'intérêt d'aucune école. J'estime qu'il faudrait les ouvrir toutes parce que toutes sont intéressantes. Mais j'aurais voulu prendre à cet égard une mesure d'ensemble: ce seraient 11.000 étudiants qui seraient ainsi renvoyés à leurs écoles et à leurs facultés.

M. CAZENEUVE.- Est-ce que l'on a étudié la question?

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Oui, malheureusement les événements nous ont empêché de mettre cette idée à exécution. De plus, beaucoup de ces jeunes gens constituent des cadres excellents pour l'armée et si l'intérêt de l'enseignement nous demande de les renvoyer à leurs écoles, l'intérêt de l'armée nous commande de prendre des précautions. Peut-être d'ici quelques semaines les événements nous permettront-ils de prendre cette mesure qui, jusqu'ici, n'a pu être prise.

M. CAZENEUVE.- Une dernière catégorie d'élèves se trouve dans une situation spéciale: il s'agit des élèves des écoles vétérinaires. Un certain nombre de ces jeunes gens ont été mis en subsistance à Charenton, puis envoyés à Alfort où ils viennent de

terminer leur stage le 30 mars. Ces vétérinaires sont tout à fait nécessaires à l'armée.

Une autre série de ces jeunes gens devrait être démobilisée pour pouvoir continuer leurs études. C'est d'autant plus important qu'ils sont appelés à rendre en ce moment dans nos campagnes des services incontestables. Je voudrais savoir les intentions de M. le sous-secrétaire d'Etat en ce qui concerne cette seconde série.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Une série de 119 élèves va quitter Alfort le 3 avril. Il s'agit de savoir si nous allons renvoyer à cette école d'autres jeunes gens pour les remplacer. J'ai pensé à cet égard qu'une mesure pourrait être prise d'ici quelques semaines pour permettre de nouveau la formation de vétérinaires dans des conditions de scolarité semblables à celles qui ont été suivies jusqu'à présent.

Mais lorsqu'on prend une mesure partielle, tout le monde intervient. C'est pourquoi je voudrais prendre, comme je vous l'ai dit, une mesure d'ensemble ce qui me permettrait d'e couper court aux demandes particulières et de satisfaire en même temps les intérêts généraux. Il n'y a pas en réalité d'école qui présente plus d'intérêt qu'une autre.

M. CAENEUVE.- Il y a l'intérêt de l'armée.

M. EUGENE LINTILHAC.- Avez-vous envisagé quelque chose ~~xxxxxxx~~ au sujet de la démobilisation des jeunes classes?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Il m'est très difficile de dire quoi que ce soit à cet égard parce que la démobilisation est subordonnée aux événements. Si les préliminaires de paix étaient signés, nous pourrions envisager quelque chose, mais tout dépendra des événements.

M. PAL DOUMER.- Il faudrait savoir quelle sera l'étendue de l'occupation.

M. EUGENE LINTILHAC.- Avez-vous pensé à ce que vous pourriez faire?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Oui.

M. CAZENEUVE.- En tout état de cause, vous n'envisagez pas la démobilisation des classes 7 et 8?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Nous sommes à la veille des préliminaires de paix. Qu'est-ce que va faire l'Allemagne? Dans quelle situation allons-nous nous trouver? Personne n'en sait rien. Dans ces conditions, je ne peux pas dire que la démobilisation de telle ou telle classe pourrait être envisagée parce

que mes prévisions pourraient être démenties le lendemain. Je n'ai pas pu dire autre chose à la Chambre bien que j'eusse été heureux de pouvoir apporter une réponse aux questions qui m'étaient posées. Mais plutôt que de donner une déception, je préfère ne rien dire. (Approbation)

M. DEBIERRE.- Je voudrais vous présenter une observation d'ordre général. Il y a un intérêt majeur, et M. le sous-secrétaire d'Etat ne me contredira pas, à trouver le moyen de démobiliser dans le délai le plus court, tous les élèves de nos grandes écoles qui, depuis quatre ans et demi, ont interrompu leurs études. Nous serons obligés de constater après la guerre une lacune lamentable dans notre haut enseignement. S'il y a un intérêt de premier ordre à ne rien négliger au point de vue de la rénovation économique de notre pays, il est un point qu'il ne faut pas oublier davantage, c'est sa renaissance intellectuelle car un pays n'est grand que par ses savants, par sa littérature, par sa haute culture.

Il y a déjà un trou énorme à cet égard. Si vous le laissez s'aggrandir encore, j'ai peur pour l'avenir de notre patrie. Je suis convaincu que vous partagez nos craintes, mais je me permets encore une fois d'insister auprès de vous.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- C'est p ur
cela que nous avons pris la décision de renvoyer dans
leurs facultés les candidats à l'agrégation.

M. DEBIERRE.- Elargissez votre mesure.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Je suis tout
à fait d'accord avec vous.

M. CAZENEUVE.- J'ai reçu des renseignements
d'après lesquels , il y aurait à Odessa parmi nos
troupes une forte épidémie de grippe? Pourrais-je a-
voir quelques renseignements à ce sujet?

M. MOURIER, sous- secrétaire d'Etat du ser-
vice de santé.- L'épidémie de grippe a été très grave
à l'armée d'Orient surtout dans les deux derniers mois
de 1918. Au contraire à l'heure actuelle, j'ai la bon-
ne fortune de pouvoir vous donner d'excellentes nouvel-
les, très récentes, parce que le médecin chef est venu
ce matin dans mon cabinet.

La situation sanitaire est meilleure que
jamais. L'année dernière, on enregistrait 600 cas de
typhus par mois; aujourd'hui on n'en enregistre que
10 à 15 cas par décade. Al'heure actuelle à Constan-
tinople, du 1er au 10 mars, il y a eu 61 cas seulement
de typhus dans la population civile. Ce qui n'est

rien par rapport au chiffre habituel. La situation sanitaire est donc meilleure que jamais. Plus de grippe, pas de typhus, pas de variole.

M. CAZENEUVE.- Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Si personne n'a plus de question à poser à M.M. les sous-secrétaires d'Etat, je vais leur rendre leur liberté en les remerciant des explications qu'ils ont bien voulu nous donner.

(M.M. les sous-secrétaires d'Etat se retirent.)

