

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 15^e SÉANCE

Séance du vendredi 13 février.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Communication relative au décès de M. Bassinet, sénateur de la Seine. — Allocution de M. le président.
3. — Tirage au sort des bureaux.
4. — Discussion de l'interpellation de M. Jénouvrier sur les causes de la catastrophe de Melun :
MM. Jénouvrier, Dominique Delahaye, Pontelle, Fernand David, ministre des travaux publics.
Ordre du jour pur et simple. — Adoption.
5. — Suite de la 1^{re} délibération sur : 1^o la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 331 du code civil et tendant à la légitimation des enfants adultérins ; 2^o la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 331 du code civil ; 3^o la proposition de loi de M. Maxime Lecomte ayant pour objet de modifier les articles 315 et 317 du code civil ; 4^o la proposition de loi de M. Reymoneng, tendant à modifier les articles 63, 313 et 333 du code civil, en ce qui concerne la légitimation des enfants naturels.
Disjonction de la disposition de l'article 1^{er} relative à l'article 313 du code civil.
Art. 1^{er} (art. 331 du code civil). — Adoption.
Art. 2 et 3 (précédemment adoptés).
Vote sur le passage à une 2^e délibération. — Adoption.
Modification du libellé de l'intitulé de la loi.
6. — Dépôt par M. Hervey de deux rapports, au nom de la 7^e commission d'intérêt local, sur deux projets de loi, adoptés par la Chambre des députés, autorisant la perception d'une surtaxe sur l'alcool :
Le 1^{er}, à l'octroi de Hendaye (Basses-Pyrénées) ;
Le 2^e, à l'octroi de Bizanos (Basses-Pyrénées).
7. — Dépôt d'un rapport de M. Riotteau, au nom de la 1^{re} commission d'intérêt local, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la vente par l'Etat à la ville des Sables-d'Olonne du bois de la Rudelière dépendant de la forêt du Château d'Olonne.
8. — Règlement de l'ordre du jour.
Fixation de la prochaine séance au mardi 17 février.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

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

Le procès-verbal est adopté.

2. — COMMUNICATION RELATIVE AU DÉCÈS DE M. BASSINET, SÉNATEUR DE LA SEINE

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le regret de vous faire part de la mort de M. Bassinet, sénateur de la Seine.

On peut dire que M. Bassinet était entièrement le fils de ses œuvres. Il avait commencé sa vie de travail comme ouvrier maçon et c'est à force d'énergie et de ténacité que, de degré en degré, il était devenu entrepreneur. (*Très bien ! très bien !*)

Il servit pendant la guerre de 1870-1871, et devint ensuite vice-président et président du conseil général de la Seine. Entré au Sénat en 1899, il prenait une part active à nos travaux et intervenait parfois dans les discussions, surtout dans celles qui intéressaient le département de la Seine.

M. Bassinet, qui était un vivant exemple des possibilités ouvertes à tout travailleur dans notre démocratie moderne, loin de rougir de son origine, en tirait une juste fierté (*Très bien ! très bien !*), et il était resté le camarade des ouvriers au milieu desquels il aimait à vivre. Dans le populaire arrondissement dont il était maire, il restait aussi en contact étroit avec la classe laborieuse dont il connaissait mieux que personne les besoins. Il remplissait les nombreux devoirs de sa charge avec un zèle tout particulier qui profitait à la démocratie et contribuait à répandre et à faire aimer les opinions républicaines qui avaient toujours été les siennes. (*Applaudissements.*)

Ses amis et ses collègues le regretteront. En votre nom, j'adresse à sa famille l'expression de nos bien sincères condoléances. (*Applaudissements unanimes.*)

Les obsèques de notre regretté collègue auront lieu dimanche 15 février à dix heures du matin.

Il va être procédé, messieurs, au tirage au sort de la députation chargée d'assister aux obsèques de notre collègue M. Bassinet.

(L'opération a lieu. — Le sort désigne : MM. Maxime Lecomte, Gabrielli, Camille Pelletan, Courrégelongue, Potié, Chambige, Raymond, Darbot, Jean Morel, Paul Doumer, Bussière, Monsservin, Goy, le comte de Pontbriand, Basire, Herriot, Sabaterie, Fortin, Cocula, Defumade, Flaissières, Petitjean, Lebert, Emile Chaumemps, Milliard, Chapuis.)

3. — TIRAGE AU SORT DES BUREAUX

M. le président. L'ordre du jour appelle le tirage au sort des bureaux.
(Il est procédé à cette opération.)

4. — DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION SUR LA CATASTROPHE DE MELUN

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de l'interpellation de M. Jénouvrier sur les causes de la catastrophe de Melun.

La parole est à M. Jénouvrier pour développer son interpellation.

M. Jénouvrier. Messieurs, vous me pardonnerez certainement de retenir votre attention pendant quelques instants, et d'évoquer de nouveau l'angoisse que ressentit le pays lors de la catastrophe de Melun.

Si, de notre débat, peuvent sortir des résolutions effectives, de nature à empêcher, dans l'avenir, de tels événements, vous penserez sans doute qu'après avoir pleuré les victimes, rendu à celles qui sont tombées dans l'accomplissement du devoir un hommage mérité, il importe de rechercher les causes d'une pareille catastrophe et de prendre, à cet égard, des mesures nécessaires.

L'histoire des progrès des chemins de fer est pour ainsi dire, comme celle des progrès de toute science, jalonnée par des accidents et souvent, même, par pis que des accidents. Sans remonter au temps où les voyageurs étaient enfermés à clef dans les compartiments de chemins de fer — catastrophe de Versailles, mort de Dumont d'Urville — nous pouvons encore nous souvenir du temps où les déraillements étaient fréquents, occasionnés par des véhicules trop légers, des rails insuffisamment résistants, ou des courbes de trop faible rayon.

Je m'empresse de reconnaître que les compagnies de chemins de fer ont remédié à la plupart de ces défauts. Elles ont étendu le rayon des courbes, elles ont augmenté le poids des rails dans des proportions énormes. L'adhérence des véhicules et des locomotives à la voie ferrée est maintenant aussi complète qu'on peut le désirer, et, en conséquence, la sécurité, à ce point de vue, est presque complète.

C'est, messieurs, un honneur qui revient aux directeurs de nos compagnies de chemins de fer, et un hommage qu'il faut leur rendre : les grandes administrations des compagnies de chemins de fer de France, disons-le bien vite — et je le dis avant de critiquer certains agissements — sont l'honneur de l'industrie française. Il suffit de rechercher d'où viennent ces administrateurs, de constater leurs efforts pour reconnaître que c'est grâce à eux que nous détenons encore le record mondial de la sécurité, de la vitesse et du confortable. (*Très bien !*)

Nous détenons le record de la vitesse, et c'est ici que j'insiste, notamment par ce rapide Paris-Berlin qui franchit, en deux heures quarante minutes, les 240 kilomètres qui séparent Paris de la frontière. Mais ne nous illusionnons pas : ce record peut nous être enlevé ; car, aujourd'hui, c'est un fait d'expérience que nous ne nous contentons pas de vivre : nous voulons vivre vite, nous voulons aller plus rapidement ; et les voyageurs — les nationaux aussi bien que les étrangers — ne cessent de réclamer des compagnies de chemins de fer encore plus de vitesse, toujours plus de vitesse.

Il en résulte que les mesures de sécurité doivent être encore plus rigoureuses qu'au passé. Il est un principe quasi absolu en matière d'exploitation de chemins de fer : étant donnée la vitesse des trains, il faut que ceux-ci ne rencontrent jamais d'obstacle sur leur route, jamais d'obstacle volontaire et jamais d'obstacle imprévu ; il faut, en second lieu — c'est sur ce point que je me permettrai d'attirer la bienveillante attention du Sénat — que si, par impossible, un obstacle se présente devant un train lancé à grande vitesse, cet obstacle soit signalé au mécanicien ; il est même indispensable que ce dernier connaisse l'obstacle quand même il ne voudrait pas le connaître.

Parmi les obstacles dont la disparition est nécessaire, il en est un que l'on doit signaler avant tous les autres : ce sont les passages à niveau. Je reconnais que, dans la plus large mesure possible, on s'efforce de les supprimer, en faisant traverser les voies ferrées par des voies souterraines ou aériennes.

Ils sont, d'ailleurs, beaucoup plus dangereux pour les piétons qui traversent les voies que pour les voyageurs des trains parcourant ces voies.

Il faudrait encore faire disparaître ce que, en langage technique, l'on appelle, d'un mot un peu bizarre, les cisaillements, c'est-à-dire les passages à niveau de deux, au moins, ou de plusieurs lignes de chemin de fer.

On peut y arriver par un procédé que les techniciens connaissent à merveille et qui s'appelle le saut-de-mouton, procédé dont l'ancienne compagnie de l'Ouest nous a donné un merveilleux exemple sur la ligne de Versailles à Paris.

Je reconnais que la construction d'un saut de mouton — grâce auquel les lignes, au lieu de se croiser à niveau, passent, les unes dessus, les autres dessous — est quelquefois difficile.

M. Gaudin de Villaine. Et onéreuse.

M. Jénouvrier. Onéreuse, c'est vrai ; mais difficile aussi, attendu qu'il faut faire flé-

chir les lignes 1 kilomètre avant le point voulu et 1 kilomètre après, afin de leur donner la pente nécessaire. Je reconnais donc que, dans certains cas, le saut de mouton est difficile à établir et le cisaillement difficile à supprimer. Mais — et c'est ici que j'appelle l'attention du Sénat, comme celle de M. le ministre des travaux publics, — l'existence de certains cisaillements, comme celui de Melun, constitue une faute lourde. J'ajoute qu'à l'occasion de la catastrophe de Melun se pose pour tous les professeurs de chemin de fer de nos grandes écoles, le problème suivant que je me permets de vous soumettre : Comment se fait-il, comment a-t-il pu se faire que deux trains allant en sens contraire, l'un partant de Paris pour Montereau via Brunoy, l'autre venant de Montereau à Paris via Brunoy, se soient rencontrés sur ces grandes lignes de Bourgogne qui, bien entendu, sont à double voie, et comment leur rencontre a-t-elle pu amener la catastrophe ?

M. le ministre des travaux publics a essayé de l'expliquer devant la Chambre des députés et voici ce qu'il a dit, le 24 décembre dernier :

« Lorsque le voyageur se dirige de Paris vers Dijon, au moment où il arrive en gare de Melun, il rencontre devant lui une bifurcation comportant un croisement à niveau ; cette bifurcation est l'origine d'une nouvelle ligne qui se sépare de la ligne directe et se dirige de la gauche vers la droite, puis, un peu plus loin repasse sous la ligne directe pour aller vers Héricy et Montereau. En réalité, elle permet à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée d'obtenir, entre Melun et Montereau, le même résultat que si elle y avait exécuté un quadruplement de voies ».

Je me permets de faire observer à M. le ministre des travaux publics que l'explication, donnée par lui, de la situation de Melun n'est pas complète, qu'elle est même, quelque peu, involontairement inexacte.

Voici, messieurs, la situation. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a construit, il y a bien longtemps déjà, pour ses grandes lignes de Bourgogne, deux voies qu'elle s'efforce de quadrupler en ce moment-ci.

La ligne de Bourgogne passe par Brunoy, Melun et continue sur Fontainebleau. Pour en diminuer le trafic intense et, d'un autre côté, pour donner satisfaction à la banlieue, la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée a construit une autre ligne qui part de la gare de Paris, passe par Corbeil, touche la gare de Melun et continue, en passant au-dessous de la grande ligne de Bourgogne, vers Héricy. Notez qu'il n'existait aucun point de contact entre la grande ligne de Bourgogne et la ligne Paris Corbeil-Melun-Héricy.

Mais les ingénieurs de la compagnie, à raison du passage simultané, dans la gare de Melun, de ces deux lignes, ont eu la pensée de les embrancher l'une sur l'autre ; et l'on a établi, entre la ligne de Bourgogne et celle de Corbeil, un embranchement permettant des manœuvres de véhicules.

Qu'a fait alors la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ?

Pour une raison qu'elle n'a jamais pu donner — tenant aux commodités d'exploitation, évidemment — quand le train-poste parti de Paris et qui a passé par Brunoy arrive à Melun, au lieu de continuer sa route tout droit devant lui — j'insiste là-dessus — pour aller à Fontainebleau, il prend, à sa droite, cet embranchement qui conduit sur la ligne Paris-Corbeil-Héricy-Montereau, coupant de la sorte la grande voie montante de Bourgogne sur laquelle se trouvait l'express n° 2 qui l'a tamponné.

M. Chautemps. La raison, mon cher collègue, c'est qu'il y avait un train lent devant un rapide.

M. Jénouvrier. Je vous remercie beaucoup de l'explication que vous voulez bien me donner, mon cher collègue.

Il y avait un train lent devant le rapide, dites-vous ? Eh bien ! il fallait garer le train lent !

M. Fernand David, ministre des travaux publics. On ne le pouvait pas.

M. Emile Chautemps. C'était impossible. Je me le suis fait expliquer et je m'en suis rendu compte.

M. Jénouvrier. Alors, il fallait faire partir le train lent après le train rapide, ou faire passer le train lent par Héricy.

M. Emile Chautemps. C'était le premier des trains rapides. Il y en avait toute une série.

M. Jénouvrier. Vous l'entendez, messieurs : l'on arrive à faire suivre un train lent par toute une succession de trains rapides ! Or, je ne crois pas — encore que je n'aie de ces choses qu'une compétence de voyageur, un voyageur plus informé, peut-être, pour avoir, au point de vue professionnel, recherché souvent les causes des accidents de chemins de fer — je ne crois pas qu'il soit de bonne exploitation de lancer derrière un train lent une suite de trains rapides....

M. Flaissières. Vous avez bien raison !

M. Jénouvrier. ...et, surtout, de faire couper une voie montante vers Paris par un train rapide qui descend vers Lyon par Montereau.

M. Emile Chautemps. Il est impossible de faire autrement.

M. Flaissières. C'est une hérésie sanglante, malheureusement !

M. Jénouvrier. Et, du reste, monsieur Chautemps, vous êtes, je crois, dans l'erreur quand vous dites que cela n'est pas possible. Au lendemain de la catastrophe — si je suis bien renseigné, et je crois l'être — l'exploitation postale s'est cabrée, et elle a dit à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée : « Je ne puis pas supporter un pareil procédé. » Et, le lendemain de la catastrophe, le train-poste n° 11 a suivi son chemin tout droit, sans prendre la voie d'Héricy.

M. le ministre. Mais seulement pendant la période nécessaire au déblaiement des voies. Il a repris ensuite son ancien tracé.

M. Jénouvrier. Mais seulement longtemps après que le déblaiement des voies avait eu lieu. Je reconnais que, aujourd'hui, la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, maintenant sa manière de voir, fait encore suivre au train poste n° 11 le chemin qu'a suivi le malheureux train tamponné.

M. Gaudin de Villaine. C'est consolant !

M. Flaissières. Et c'est rassurant !

M. Jénouvrier. Seulement on prend une petite précaution. On le fait s'arrêter en gare de Melun et on ne le remet en marche que quand on s'est assuré qu'aucun train rapide ne viendra le tamponner après son départ.

À la date du mois de novembre 1913, on n'avait pris aucune de ces précautions.

M. Gaudin de Villaine. Sur l'Orléans, il n'y a jamais d'accident.

M. Jénouvrier. Je me demande comment il se fait que des hommes aussi éminents — je n'ai pas besoin de faire leur éloge, ce serait indigne d'eux et de moi...

M. Emile Chautemps. Si vous faisiez leur éloge, nous nous associerions à votre témoignage. Toute notre région rend hommage à leur bonne volonté.

M. Jénouvrier. Je le sais. Des hommes éminents dirigent nos grands réseaux. Ils suivent jour et nuit les progrès accomplis par les autres réseaux et dans leurs services, pour assurer la sécurité des voyageurs. Mais comment se fait-il que des hommes aussi éminents aient pu permettre de pareilles imprudences ? J'ai cherché à résoudre la question, et voici mon sentiment : c'est que ces hommes qui sont, pour ainsi dire, infaillibles au point de vue technique, ne se rendent pas suffisamment compte de la faillibilité humaine, et, en second lieu, que leur volonté et leur désir de bien faire ne sont peut-être pas suffisamment coordonnés par un pouvoir central ; et je m'explique sur ces deux questions.

L'axiome des ingénieurs, aussi bien du Paris-Lyon-Méditerranée que des autres compagnies, est le suivant : les signaux doivent être servilement obéis, et un point, si dangereux qu'il soit, lorsqu'il est couvert par des signaux, est suffisamment protégé....

M. Gaudin de Villaine. Quand on les voit.

M. Jénouvrier. ...parce qu'on doit obéir au signal qui protège ce point dangereux. Et M. le ministre des travaux publics formulait la même pensée devant la Chambre des députés, quand il disait : « Dans la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, le principe est absolu, une obéissance passive est due aux signaux. »

Je m'empresse d'ajouter que ce n'est pas seulement dans la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, mais dans tous les réseaux : il est admis partout que, si on n'obéit pas aux signaux, il n'y a plus d'exploitation de chemin de fer possible.

M. Paul Doumer. Seulement il y a des compagnies qui répètent le signal sur la machine.

M. Jénouvrier. Bien entendu, mon cher collègue ; nous sommes tous du même avis. Le mécanicien doit obéir passivement au signal. Cependant le mécanicien Dumaine n'a pas obéi. Le mécanicien Dumaine était un serviteur de tout premier mérite, sain d'esprit, consciencieux, ayant une grande expérience ; il est bien manifeste que ce n'est pas volontairement qu'il est allé se heurter au train-poste, ce qui devait amener cette catastrophe ; il n'a donc pas vu les signaux.

Alors je pose à M. le ministre des travaux publics cette question : « Quand un mécanicien, par un motif quelconque, défaillance, oubli de mémoire, inattention, faute, si vous le voulez, trouble atmosphérique, brouillard, tempête de neige, n'aura pas vu le signal qui protège un point dangereux, c'est fini de la vie des voyageurs ? Ils vont à la mort d'une façon certaine, rien ne peut les arrêter ? » Voilà, me semble-t-il, ce qu'il est absolument impossible d'admettre.

La théorie de MM. les ingénieurs a amené des catastrophes qui, depuis trois ans, nous donnent le bilan de 93 morts et 219 blessés, parce qu'ils soutiennent toujours que le signal doit être obéi. Quand, par malheur, il ne l'est pas, nous arrivons aux résultats suivants :

Le 18 juin 1910, catastrophe de Villepreux, avec 22 morts et 60 blessés ; le 23 décembre 1910, catastrophe d'Arbanatz, sur le réseau du Midi, qu'un de mes collègues me rappelait tout à l'heure, avec 3 morts et 21 blessés ; le 23 décembre 1910, catastrophe de Montereau, avec 1 mort et 11 blessés ; le 14 février 1911, catastrophe de Courville, avec 10 morts et 11 blessés : les deux trains avaient été incendiés ; le 6 janvier 1912, sur le réseau de l'Est, catastrophe de Bondy, avec 9 morts et 20 blessés ;

le 5 août 1912, catastrophe de Lozanne, sur le Paris-Lyon-Méditerranée, avec 6 morts et 10 blessés; le 13 juillet 1913, catastrophe de Dijon, sur le Paris-Lyon-Méditerranée, avec 1 mort et 29 blessés; et le 4 novembre 1913, catastrophe de Melun, qui détient le lamentable record, avec 41 morts et 57 blessés. Le chiffre de 41 morts est celui qui a été donné officiellement par M. le ministre des travaux publics, et auquel il convient d'ajouter certainement les morts ignorés, inconnus, non réclamés, qui ont été calcinés dans l'incendie du train.

Voilà le bilan de ce principe qui consiste à dire : le signal doit être obéi ! Et s'il ne l'est pas ? Eh bien, le mécanicien n'a rien qui le lui rappelle, et cependant, les compagnies de chemins de fer, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée notamment, reconnaissent qu'il faut prendre certaines précautions pour rappeler à l'attention du mécanicien, qui l'a oubliée, la présence d'un signal.

Nous connaissons tous le signal carré blanc et rouge. Ce signal carré, sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée comme sur les autres, est pourvu d'explosifs. Pourquoi. Afin que le mécanicien qui le franchit soit rappelé à la réalité par le bruit du détonant que sa machine vient d'écraser.

Savez-vous à quelle distance du train protégé se trouvait cet explosif ? A 150 mètres ! Il est donc bien certain que cette précaution prise sur le Paris-Lyon-Méditerranée est tout à fait insuffisante. Ce qu'il faudrait, ce qu'il faut, ce que tous les ministres des travaux publics proclament depuis quinze ans sans pouvoir l'obtenir, c'est que, loin de l'endroit dangereux, de l'endroit à protéger, en face de tous les signaux, il y ait un avertisseur brutal, sonore, enregistreur, qui rappelle au mécanicien qu'il a eu tort de brûler un signal qui lui commandait de s'arrêter ou de ralentir.

On a pris des précautions sur le réseau de l'Etat, imitant en cela le réseau belge; on a peint, notamment, en blanc un certain nombre de poteaux qui précèdent le signal, mais que doit voir le mécanicien et qui sont de nature à lui rappeler qu'il va voir un signal. Avec le block-system, tous les sémaphores sont munis d'explosifs.

Enfin, sur le réseau du Nord, depuis trente ans, un appareil des plus simples, auquel on a donné le nom de « crocodile », dû, je crois, au mérite inventif d'un des grands ingénieurs de la compagnie du Nord, fonctionne admirablement.

Le dispositif en est facile à comprendre, même pour des ignorants. Le signal est relié à un fil électrique qui se trouve sur un côté de la voie. Lorsque le signal est à voie libre, il n'est pas relié à ce fil électrique. Dès que le signal est fermé, il est relié à ce fil, et il est relié, en outre, à un rail dont les parois sont recouvertes de cuivre et qui se trouve entre les deux rails que suit la locomotive. Sur celle-ci passe le courant électrique qui actionne devant le mécanicien une sirène tellement bruyante que celui-ci ne peut pas l'ignorer.

Il y a cinquante autres systèmes; je ne vous apprendrai rien en disant que, depuis que mon interpellation est annoncée, j'ai été inondé de lettres de prétendus inventeurs. Dieu me garde de me faire ici, à cette tribune — suivant l'exemple qui me vient d'une autre assemblée — le prôner de tel ou tel autre système : je m'en garderai bien ! Seulement je dis à M. le ministre des travaux publics qu'il faut absolument imposer à toutes les compagnies un dispositif quelconque, qu'elles choisiront dans leur liberté.

On prétend que, à la date du 10 mars 1912, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a demandé à vos services l'autorisation d'établir, à titre d'essai, un certain nombre de dispositifs, sur les lignes de Melun à Monte-

reau par Hérivy et de Mouchard à Pontarlier, sur 268 locomotives, et qu'une autorisation ne lui est parvenue que le 5 mars 1913. On a donc mis un an pour répondre.

M. le ministre. Je me permets de vous faire remarquer que vous commettez une confusion entre l'autorisation provisoire et l'autorisation définitive. Cette compagnie a demandé, le 13 mars 1912, à mettre en service, à titre d'essai, le dispositif dont vous avez parlé. Elle a reçu, le 7 mai suivant, l'autorisation provisoire, et, le 5 mars 1913, l'autorisation définitive. Si l'on a tardé, c'est qu'une fois l'autorisation définitive donnée, le Gouvernement n'a plus le droit de demander de modification dans le dispositif et qu'il lui fallait consulter le comité d'exploitation.

M. Jénouvrier. Enfin les deux dates que j'ai données, 13 mars 1912 et 5 mars 1913, sont exactes. La dernière s'applique à la demande d'autorisation définitive.

M. le ministre. Mais, le 7 mai 1912, l'autorisation provisoire était donnée.

M. Jénouvrier. Quoi qu'il en soit, au moment de la catastrophe de Melun, les représentants les plus autorisés du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée ont eu la courtoisie de me conduire sur le terrain pour une démonstration. On a installé les crocodiles. Malheureusement ils étaient arrivés un peu en retard. S'ils avaient été installés à l'époque de la catastrophe, celle-ci ne se serait pas produite.

J'ajoute, messieurs, que non seulement les signaux, sur la ligne de Paris à Melun, soit par Corbeil, soit par Brunoy, n'étaient pas munis de ces appareils détonateurs que tout le monde exige maintenant, mais les dispositifs des signaux étaient tout à fait extraordinaires. Ils étaient de nature à induire le mécanicien en erreur. Je n'ai pas à le défendre, et je suis convaincu qu'il sera très bien défendu, malgré ce qu'on en a dit dans une autre enceinte. Mais je dis et je répète que les signaux étaient de nature à le tromper.

M. le ministre en a apporté son témoignage. Il a voulu aller sur la machine, il s'est rendu compte. Que dit-il ?

« J'ai eu l'impression que les feux paraissaient beaucoup plus lointains qu'ils ne le sont en réalité. »

Ainsi, un homme placé sur la machine, et dont l'attention était particulièrement éveillée — comme c'était le cas, n'est-il pas vrai ? pour M. le ministre qui montait sur la machine pour voir les feux — s'est trompé sur la distance où se trouvaient ces feux.

Le point dangereux était précédé de trois feux.

Il y avait d'abord le feu blanc du block-system, qu'on appelle feu de la Rochette. Ce feu disait au mécanicien : La voie est libre, il n'y a pas devant vous de train marchant dans le même sens.

Il continue donc sa route, et à 1,250 mètres de la gare, du point dangereux, il trouve le signal avancé; ce signal est à l'arrêt; il ne dit pas au mécanicien de s'arrêter. Sur la compagnie d'Orléans, dont mon collègue et ami M. Delahaye vante la signalisation, ce signal avancé dit : Arrêtez-vous.

M. Paul Doumer. Il n'y a pas, sur l'Orléans, de signal avancé; il n'y a qu'un seul signal qui commande l'arrêt.

M. Emile Chautemps. Il n'y a pas une seule compagnie, dans le monde entier, qui ait voulu l'adopter.

M. Jénouvrier. La compagnie d'Orléans a pris ce système qui semble assez simple à des profanes : la voie est libre ou occupée;

si elle est libre, allez; si elle est occupée, arrêtez-vous.

Quoi qu'il en soit, le signal fermé que rencontra le mécanicien Dumaine ne lui commandait pas l'arrêt.

M. Paul Doumer. Voulez-vous, mon cher collègue, me permettre un mot.

M. Jénouvrier. Très volontiers.

M. Paul Doumer. Le disque rouge dit au mécanicien : Vous allez aller avoir à vous arrêter; rendez-vous maître de votre vitesse, de manière à vous arrêter dans la section de voie en vue. Voilà ce que signifie ce signal partout où il existe.

M. Jénouvrier. Nous sommes bien d'accord; car avant de monter à cette tribune je m'étais documenté. Le signal avancé ne commande donc pas au mécanicien de s'arrêter; c'est seulement un « garde à vous ! », c'est un ordre de ralentissement qui veut dire : Rendez-vous maître de la vitesse de votre train; il est très possible, il est probable...

M. le ministre. Il est certain...

M. Jénouvrier. ...il est certain que vous aurez à vous arrêter.

Le mécanicien Dumaine continue; mais il trouve un second feu : celui-là est d'une autre couleur, il est vert. Que dit-il ce feu vert ? Je l'ai demandé à l'administration du Paris-Lyon-Méditerranée, et voici ce qu'elle répond dans son communiqué à la presse lendemain de la catastrophe :

« En quoi consistent ces signaux ?

« Le mécanicien du train 2 a rencontré : 1° Un disque rouge, à 1,150 mètres de la bifurcation... » — c'est bien celui sur lequel mon honorable collègue voulait bien attirer mon attention — « ...2° un double feu est à 970 mètres, signal avertisseur indiquant que le passage en vitesse à la bifurcation n'était pas permis. »

Comment ! le passage en vitesse n'était pas permis ! Mais il était absolument interdit de passer puisque, à ce moment, le point de bifurcation était occupé par le train 11. Par conséquent, le second feu avertisseur, ce feu vert, loin de donner un bon conseil au mécanicien, est de nature à le tromper : Vous allez, dit-il, passer le point d'embranchement, mais ayez soin de ne pas le passer en vitesse. C'est seulement lorsqu'il arrive au signal carré placé à 150 mètres du point à protéger qu'il arrête. Nul ne passe; le chef de l'Etat lui-même ne passerait pas. Or, ce signal, le mécanicien Dumaine l'a vu trop tard et vous savez, messieurs, ce qui est arrivé.

Eh bien, je crois pouvoir dire sans exagération qu'en vérité des endroits aussi dangereux que l'était la gare de Melun n'étaient pas suffisamment protégés. J'ajoute, sans crainte d'être contredit par M. le ministre, que le danger avait été maintes fois signalé par des gens qui ne sont pas des poltrons — je veux parler des mécaniciens — et que dans le pays on était certain qu'à un moment donné il arriverait là une catastrophe...

M. le ministre. On dit toujours cela après les catastrophes sur quelque point qu'elles se produisent.

M. Jénouvrier. Il y a, monsieur le ministre, une autre parole qu'on prononce après les catastrophes et que vous allez redire. Quatre de vos prédécesseurs l'ont prononcée à cette tribune. Voulez-vous que je vous la rappelle ? Voici ce que disait M. Millerand en 1910 :

« Vous pouvez compter sur la vigilance du ministre des travaux publics pour intervenir immédiatement. La catastrophe de Villepreux est irréparable, mais du moins je puis vous donner, comme je la donne au

pays, l'assurance que les enseignements qui s'en dégagent ne seront pas perdus.» Ils l'ont été.

M. Gaudin de Villaine. Les ministres changent si souvent !

M. Jénouvrier. J'ajoute qu'une seconde imprudence grave a été commise.

Savez-vous quel est l'intervalle qui sépare le passage de ces deux rapides au même point ? Sept minutes.

Je sais bien qu'à cela les inspecteurs répondent : « Dès lors qu'il y a des signaux pour protéger le point, peu importe ». Mais enfin, s'il y avait un battement plus considérable, la catastrophe ne se serait peut-être pas produite.

Il suffit, en effet, que l'un des trains ait cinq minutes de retard et l'autre deux minutes d'avance — car le train qui brûle la gare de Melun n'est pas obligé d'y arriver juste à l'heure — pour produire la catastrophe, et c'est hélas ! ce qui est arrivé.

J'estime, messieurs, qu'il faut absolument faire quelque chose. L'effroyable accident que nous avons à déplorer en est la preuve.

Voulez-vous, monsieur le ministre, que je vous donne une autre indication ?

En 1878, les compagnies de chemins de fer ont appliqué à leurs trains une invention magnifique : c'est le frein continu, le frein Westinghouse. Tout à l'heure un de mes collègues me rappelait — ce que je savais d'ailleurs — dans quelles conditions le frein continu à air comprimé avait été imposé aux compagnies de chemins de fer à la suite d'une catastrophe dont, si je ne me trompe, M. Lockroy — ancien ou futur ministre à l'époque — fut le témoin. C'est à la suite d'une interpellation que les compagnies de chemins de fer furent obligées d'appliquer à leurs trains en marche le frein continu à air comprimé.

A quelle époque cela remonte-t-il ? A trente-six ans, si j'ai bonne mémoire. Eh bien, depuis trente-six ans, on n'a rien fait ; aucune amélioration n'a été réalisée. Je n'apprendrai rien à mes collègues en disant que la loi du transport est une loi industrielle et commerciale : c'est la loi du progrès. Il faut toujours faire quelque chose de mieux. Vous augmentez la vitesse des trains, leur longueur et, partant, leur poids. Il faut donc essayer de trouver des moyens plus puissants pour les arrêter aussi rapidement que possible. Il y a bien des inventions encore à réaliser. Je me garderai de vous les citer.

J'ai sous les yeux un avis du ministre des travaux publics. Il date de 1895, c'est-à-dire de dix-neuf ans. Le ministre des travaux publics avait pris, bien entendu, l'avis du comité technique ; on avait fait des essais, et voici ce que dit le ministre :

« Le comité, après en avoir délibéré, considérant que ce frein est expérimenté depuis deux ans sur le réseau d'Orléans, que son fonctionnement a été reconnu bon, qu'il était d'ailleurs associé à des freins d'autres systèmes et qu'ainsi les avantages qu'il peut présenter n'ont pas été mis en évidence ; qu'il y aurait un intérêt réel à en faire l'objet d'un essai spécial et complet, a émis le vœu qu'il y avait lieu d'en recommander un essai sur les chemins de fer de l'Etat. Le ministre a adopté cet avis. »

Les choses en sont là, messieurs. Le système dort depuis 1895 — dix-neuf ans ! Or, il paraît certain qu'aujourd'hui, avec les dispositifs nouvellement découverts, on peut arrêter un train rapide dans l'espace de 240 mètres. Vous entendez bien, 240 mètres. Dumaine a actionné son frein continu un peu avant le signal carré.

M. le ministre. Sur le signal carré.

M. Jénouvrier. Il était à 150 mètres P.

vu certainement le signal avant d'y arriver. Ce ne sont pas les explosifs qui ont attiré son attention.

M. le ministre. Il ne l'a pas vu.

M. Jénouvrier. En tous cas, je le répète, on pourrait arrêter, avec les dispositifs nouveaux, un train rapide dans un espace de 240 mètres, tandis qu'il faut encore aujourd'hui 300 ou 350 mètres. J'appelle sur ce point l'attention de M. le ministre des travaux publics. Je me rends très bien compte de la difficulté de la tâche de ses prédécesseurs et de celle qui lui incombe. Je vous dirai tout à l'heure, messieurs, à quels obstacles il se heurte. Il faut absolument qu'il en ait raison.

Faut-il encore vous parler de l'éclairage...

M. Gaudin de Villaine. Ah ! oui, parlez-en. On a tout promis, et l'on n'a rien donné.

M. Jénouvrier. ...de cet éclairage au gaz, avec des réservoirs inférieurs, auxquels on doit ces événements épouvantables qui s'appellent la catastrophe de Villepreux, la catastrophe de Courville, la catastrophe de Melun où nous avons vu des hommes et des femmes devenir des torches vivantes sans qu'on pût leur porter secours.

Que vaut l'éclairage électrique par rapport à l'éclairage au gaz ? Je l'ignore — c'est une question technique — mais ce que je sais, c'est que vous avez condamné le gaz dans des circulaires multiples. Vous avez dit : je veux qu'on supprime l'éclairage au gaz...

M. Gaudin de Villaine. Surtout sous les wagons.

M. Jénouvrier. ...et le chauffage continu. Je m'empresse de reconnaître que, sur le Paris-Lyon-Méditerranée, on s'est empressé de mettre le gaz au-dessus des voitures. Malheureusement, il s'est trouvé que, dans la catastrophe de Melun, les wagons avaient leur réservoir en dessous.

On a essayé de dégager la responsabilité certaine attribuable à cette disposition en disant : l'incendie a été allumé par les thermo-siphons, par les poêles des postiers. J'ai voulu me renseigner et j'ai pu constater qu'en effet, dans les wagons-poste, il y a des thermo-siphons, il y a même des poêles, ce qui est très dangereux, mais qu'ils n'étaient pas allumés ce jour-là : l'incendie a été causé exclusivement par l'explosion des réservoirs à gaz.

Voilà, messieurs, ce qu'il faudrait modifier. Pourquoi ne le fait-on pas ? Parce qu'il manque une autorité centrale qui puisse imposer sa volonté. Les compagnies de chemins de fer veulent — elles n'ont pas tort à un certain point de vue — être indépendantes. Lorsqu'un ministre hardi à l'excès, audacieux, a voulu leur imposer le choix de leurs chefs de services, elles ont protesté avec indignation et elles ont eu raison. Là où est la responsabilité, là doit être le choix. Je crois donc pouvoir dire, sans commettre d'hérésie, que M. le directeur du réseau de l'Etat doit avoir le choix de ses subordonnés, de son état-major. Les compagnies doivent être indépendantes et, en parlant ainsi, je pense, monsieur le ministre, exprimer une opinion qui est aussi la vôtre.

M. le ministre. Parfaitement.

M. Jénouvrier. Mais les compagnies de chemins de fer ne doivent pas être indépendantes du pouvoir central pour ce qui concerne la sécurité des voyageurs ; elles en dépendent de la façon la plus absolue.

M. Aimond. C'est dans la loi.

M. Jénouvrier. Je vais vous donner des exemples de leur résistance.

Notre collègue M. Baudin a fait précéder

au chef de l'Etat, le 1^{er} mars 1901, un décret qui modifie l'ordonnance royale de 1846. Ce décret édicte des règles de bon sens :

« Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains devront remplir les conditions que le ministre des travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents. »

Et plus loin : « Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodées et présenter les dispositions que le ministre des travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs ».

Je résume d'une façon très exacte les très nombreux articles de ce décret en disant qu'il ne vise absolument que la sécurité des voyageurs, laissant aux compagnies le choix des appareils qu'elles jugeront les meilleurs.

Voilà le décret.

Qu'ont fait les compagnies ? Elles se sont pourvues devant le conseil d'Etat...

M. Aimond. Pour savoir qui payerait cela.

M. Jénouvrier. Pardon ! Ce n'est pas tout à fait exact. J'ai un dossier très complet, et je connais très bien la question. Les compagnies ont invoqué deux moyens, un moyen de droit et le moyen de fait que vous indiquez. Le moyen de droit est le suivant : l'ordonnance royale de 1846 n'a été rendue que par délégation du pouvoir législatif ; en la rendant, le pouvoir exécutif a épuisé la délégation qui lui a été donnée par le pouvoir législatif ; cette délégation étant épuisée, il ne peut plus y revenir.

Voici maintenant la seconde raison : les mesures qu'édicte le décret viennent modifier les conditions de notre cahier des charges et, en conséquence, nous ne pouvons pas supporter les charges nouvelles.

Le conseil d'Etat a répondu : En droit, vous commettez une hérésie. Le pouvoir exécutif a reçu une délégation générale du pouvoir législatif en vertu de laquelle il peut ordonner toutes les mesures qu'il jugera utiles pour assurer la sécurité des voyageurs. Le décret de 1901 ne fait qu'exécuter la volonté du législateur ; il est donc valable. (Assentiment.) Mais en ce qui concerne le second point, le pouvoir exécutif a encore eu raison. Il a le droit de vous imposer les mesures, même non prévues au cahier des charges, qui sont de nature à augmenter les frais d'exploitation. Seulement, vous aurez le droit de récupérer contre la collectivité les dépenses qu'elles entraîneront.

Je n'insiste pas sur cette question d'équité.

Les compagnies de chemins de fer, touchées par le décret du Président de la République du 1^{er} mars 1901 qui leur impose certaines obligations collectives, non seulement n'ont pas voulu accepter ces obligations, mais se sont pourvues devant la plus haute juridiction administrative : le conseil d'Etat. Elles ont succombé en droit ; elles ont triomphé en fait.

J'ai demandé à la courtoisie, toujours sans défaillance, de M. le ministre des travaux publics, de vouloir bien m'envoyer la collection des circulaires de ses prédécesseurs. Je les ai là ; je lui en avais donné, du reste, les dates. Pendant quinze ans, il n'y en a pas moins de sept mettant les compagnies de chemins de fer en demeure de prendre telle ou telle mesure, d'établir des dispositifs, des avertisseurs sonores, enregistres devant les signaux, de substituer l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz. Elles n'ont rien fait !

M. Gaudin de Villaine. Le réseau de l'Etat n'a pas fait mieux. Il n'a rien changé non plus !

M. Jénouvrier. Pas davantage !

M. Gaudin de Villaine. Alors ?

M. Jénouvrier. Les compagnies n'ont absolument rien fait et je me souviens que lors d'une de mes interpellations — car, hélas ! j'en suis un peu coutumier — notre très honorable collègue M. Baudin me disait : « Vous vous trompez quand vous dites que je n'ai rien obtenu de plus que mes prédécesseurs des compagnies de chemins de fer ». Et voici comment il s'exprimait, le 24 décembre 1910 :

« **M. Jénouvrier.** M. Barthou n'a pas réussi à imposer sa volonté ; M. Baudin, notre collègue, n'y avait pas réussi, non plus que M. Gauthier... »

« **M. Pierre Baudin.** Je vous demande pardon de vous interrompre. Je puis vous dire que j'ai toujours obtenu satisfaction à la suite des ordres que j'ai donnés quand j'étais au ministère des travaux publics. »

Je suis convaincu que notre très distingué collègue a obtenu satisfaction de ses services, mais qu'il n'a rien obtenu des compagnies de chemins de fer.

En ce qui touche l'éclairage au gaz, l'un de vos prédécesseurs, monseigneur le ministre des travaux publics, a envoyé, à la date du 15 mars 1911, une circulaire dans laquelle il disait :

« Des incendies de trains consécutifs à plusieurs accidents ont fait ressortir le danger que présente l'éclairage au gaz, notamment lorsque les réservoirs sont placés sous les voitures. Il importe d'y parer au plus tôt. »

Comme le faisait remarquer M. Gaudin de Villaine, rien n'a été fait...

M. Gaudin de Villaine. C'est sur mon intervention que cette circulaire a été envoyée.

M. Jénouvrier. ...et sur le réseau de l'Etat, comme sur tous les autres, les voitures sont éclairées, d'une façon presque générale, au gaz, avec réservoir au-dessous.

M. le ministre. On ne met plus en service maintenant les voitures neuves que si elles sont éclairées à l'électricité.

M. Jénouvrier. Je conseillerais alors à tous mes concitoyens de ne monter que dans des voitures neuves. (*Sourires.*) Mais comme les trains que nous sommes obligés de prendre n'ont pas de voitures neuves, nous sommes bien forcés de monter dans ce que M. Gaudin de Villaine a appelé un four crématoire, qui ne demande qu'à être allumé.

M. Gaudin de Villaine. Chaque voyageur a son four crématoire sous les pieds.

M. Jénouvrier. Je termine, messieurs, en demandant pardon au Sénat d'avoir abusé de sa bienveillante attention. (*Non ! non !*) Je vous ai dit que le cisaillement de Melun était dangereux. Il était insuffisamment protégé. L'administration des travaux publics a eu le tort de l'autoriser, car c'est M. le ministre des travaux publics que j'interpelle et c'est son administration que je critique. Si par-dessus son administration j'atteins les grandes compagnies, c'est lui-même que je suis obligé de viser. Le cisaillement de Melun était, je le répète, extrêmement dangereux. Après avoir eu le tort de l'établir, on a eu celui de l'autoriser. Et si le cisaillement était insuffisant, que dire de l'éclairage des voitures ? Il était contraire aux lois les plus élémentaires de la prudence.

Je suis convaincu que, sur une question qui intéresse non seulement nos personnes et nos familles, mais encore la prospérité nationale — j'ai à mon dossier des délibérations de chambres de commerce qui se sont émues de cette situation — je suis convaincu, dis-je, que, sur cette question, le Sénat sera unanime pour demander à

M. le ministre, dont la bonne volonté est certaine... — j'allais commettre un oubli bien involontaire : j'allais descendre de cette tribune sans vous annoncer que M. le ministre Fernand David a envoyé aux compagnies une nouvelle circulaire.

M. Gaudin de Villaine. Une de plus ! Cela fait la huitième !

M. Jénouvrier. Pourvu qu'on ne puisse pas dire d'elle : *Telum imbellis sine ictu !* (*Sourires.*)

M. le ministre. Très bien !... pour la citation. (*Sourires.*)

M. Jénouvrier. Je disais, messieurs, que nous sommes tous d'accord pour demander à M. le ministre que des mesures soient imposées à des compagnies également animées de bonne volonté, mais qui veulent peut-être à l'excès être maîtresses chez elles.

Je ne veux même pas ajouter qu'il y a quelquefois rivalité entre leurs différents services, ce qui nuit à la bonne marche de l'exploitation.

Telles sont les seules observations que j'avais à présenter au Sénat. Je le remercie de sa bienveillante attention. (*Applaudissements.*)

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

M. Dominique Delahaye. Messieurs, mon collègue M. Jénouvrier a singulièrement facilité ma tâche : il vous a dit les choses essentielles avec un art oratoire que tout le monde est habitué à admirer ici.

Je ne le suivrai pas dans les considérations qui touchent au cisaillement, à l'éclairage, au four crématoire, parce que je veux concentrer votre attention sur la cause unique de la catastrophe de Melun.

Dans les débats qui ont occupé deux séances à la Chambre des députés, tous les orateurs ont invariablement confondu la cause unique avec ses conséquences et ses effets. J'ai relevé — peut-être en ai-je oublié — quatorze griefs dont trois sont relatifs aux signaux. A propos des signaux, on a parlé de leur rapprochement, de leur manque de visibilité et de leur constitution même.

Je défalque ces trois griefs ; il en reste onze autres qui sont les suivants : croisement à niveau ou cisaillement, battement insuffisant, pilote, éclairage et chauffage électriques des wagons-poste, contrôle, avertisseurs, attelages automatiques, griserie de la vitesse, tubes lumineux, surmenage, retards des trains.

Je ne m'occuperai pas, messieurs, de ces onze griefs, parce que si vous enlevez la cause, vous détruisez les conséquences. La cause unique est donc l'inobservation du signal. Le signal à la gare de Melun est un disque rouge.

Quand M. le ministre a parlé de l'Orléans où il n'y a qu'un signal d'arrêt absolu ; le damier rouge et blanc, il l'a par inexactitude appelé un disque. Je lui ai demandé si c'était parce qu'il était ministre de M. Poincaré qu'il changeait le carré en point. (*Exclamations et rires.*)

M. le ministre a commis d'autres inexactitudes que je suis obligé de signaler tout de suite. L'une d'elles, c'est que ce damier rouge et blanc se trouve à 150 mètres de la zone dangereuse, de l'obstacle. Il se trouve à 150 mètres de la pointe de l'aiguille, et non pas de l'obstacle ; mais seulement à 106 mètres du point à protéger. Ce n'est pas pour vous chicaner, monsieur le ministre, sur 44 mètres que j'apporte ces précisions, mais c'est parce qu'il conviendra de déterminer plus tard les distances qui doivent séparer le carré, c'est-à-dire le signal d'arrêt absolu du point à protéger.

Le carré se trouve, en gare de Melun, à

43 kilom. 944 mètres de Paris, et le cœur de la bifurcation, l'endroit où s'est produit le tamponnement, à 43 kilom. 838 mètres, c'est-à-dire éloigné exactement de 106 mètres du carré d'arrêt absolu.

La distance qui, à la gare de Melun, sépareait autrefois et sépare encore aujourd'hui le premier disque rouge, le disque de la Rochette du carré d'arrêt absolu, est de 2,377 mètres. Ce disque rouge, placé à 46 kilom. 215 mètres de Paris, dans la signalisation du Paris-Lyon-Méditerranée, comme dans celle de tous les réseaux, sauf celui d'Orléans, signifie : allez au pas ; ralentissez, et puis, quand vous rencontrerez, perpendiculairement à la voie, le damier rouge et blanc, le jour, ou les deux feux rouges, la nuit, arrêtez-vous net.

On a trouvé au Paris-Lyon-Méditerranée que cette distance était trop grande et le 17 mai 1909 on a installé un second disque rouge à 44 kilomètres 944 mètres de Paris. Ce second disque rouge n'est plus qu'à 1,106 mètres de l'endroit où la catastrophe a eu lieu.

Mon Dieu, cette distance était plus que suffisante pour arrêter l'express lancé à 90 kilomètres à l'heure, si nous avions eu là le système de signalisation de l'Orléans : le damier rouge et blanc, muni de deux pétards, parce que si le mécanicien n'avait pas vu le signal, il aurait entendu les pétards.

M. Emile Chautemps. Comment expliquez-vous qu'aucune compagnie n'ait adopté le système de signalisation de l'Orléans ?

M. Dominique Delahaye. Je ne voudrais pas appliquer aux autres compagnies la comparaison tirée du petit nombre de ceux qui ont moins d'esprit — relativement à ceux qui en ont beaucoup — esprit ou plutôt prudence, vu l'espèce qui nous occupe ; mais enfin, c'est pour cette raison que le système de signalisation de l'Orléans n'a pas été adopté par elles. (*Sourires. — Mouvements divers.*)

Dans mon pays, il est advenu à la campagne, que celui qui possède beaucoup de champs — on dit des boisselées de terre, mesure angevine — se croit autorisé à parler plus haut et plus ferme que celui qui en a moins. Et je me rappelle ce colloque : « Comment, toi qui n'as que dix boisselées de terre, oses-tu contredire celui qui en possède deux cents ? »

Voilà, mon cher collègue, la valeur de votre argument. (*Sourires.*)

C'est, m'a-t-on dit en 1911, parce qu'il y a plus de kilomètres de rails protégés par le disque rouge avertisseur, précédant le carré d'arrêt absolu, seul en usage à l'Orléans, que le disque rouge doit s'imposer désormais à ce réseau.

Cette raison est de nulle valeur. A la suite de la catastrophe de Coutras, M. le ministre Baudin a voulu faire adopter par la compagnie de l'Orléans la signalisation des autres réseaux.

A gauche. Elle l'adoptera.

M. Dominique Delahaye. L'Orléans lui a dit : « C'est votre droit, à vous, ministre ; nous allons obéir, mais informez-vous et prenez vos responsabilités ». Et jamais le ministre n'a osé les prendre.

M. Paul Doumer. Il a eu tort.

M. Dominique Delahaye. Et vous êtes du comité technique de l'exploitation ! Qu'on vous en fasse sortir, malgré tous vos talents, parce que vous êtes dans l'erreur jusqu'au cou, qu'on ne peut pas vous convaincre et que vous êtes une des causes de la catastrophe de Melun. (*Exclamations. — Mouvements divers.*)

Ma démonstration va tendre à le prouver. M. Jénouvrier a dit tout à l'heure qu'à ces hommes éminents, directeurs des com-

pagnies, il manquait une qualité : la psychologie ; pourtant il faudrait faire une exception pour X... dont l'origine est presque aussi ignorée que celle d'Hégésippe Simon (*Sourires*), mais beaucoup plus réelle, puisqu'il a vécu, et qu'il s'est montré beaucoup plus fort et beaucoup plus savant, qu'il a été un grand psychologue en dotant le réseau d'Orléans de son système de signalisation. Vous allez comprendre pour quoi.

J'ai fait, en 1914, la psychologie des mécaniciens, en réponse à un ministre qui prétendait avoir fait, lui, la psychologie du signal. Ce mécanicien de l'Orléans, parce que l'œil seulement doit l'avertir, que le châtiment est au bout, puisque s'il écrase les pétards, il a dans certains cas cinq ans de rétrogradation...

M. Aimond. Voilà !

M. Dominique Delahaye. ...ce mécanicien, quand il aperçoit le signal, doit s'arrêter avant les pétards, il doit rester à 1,000 mètres du point à protéger. Dans les très rares exceptions où il ne l'aperçoit pas à 1,000 mètres avant de s'arrêter, un carré vert et blanc le prévient, mais ceci est tout à fait exceptionnel. Alors, il bondit sur ses appareils pour ne pas écraser les pétards.

Quand sont apparus les crocodiles ou avertisseurs semblables destinés à prévenir le mécanicien, on a dit à l'Orléans : « Il y a quelque chose de plus nouveau que le pétard, essayez-en. »

La compagnie d'Orléans mit à l'essai alors un appareil inventé par un ingénieur du Midi nommé Poulban et l'installa sur la ligne d'Orléans à Vierzon. Or, en 1911, M. Nigond, directeur de l'Orléans avec qui je m'entretenais de cette question, déclarait : « Nous espérons que ces appareils fonctionnent bien, mais nous n'avons jamais eu l'occasion de le constater parce que les pétards n'ont jamais été écrasés. »

J'ai revu M. Nigond cette semaine, il m'a dit : « Nous sommes dans la même situation qu'en 1911 ; les pétards n'ayant jamais été écrasés, le sifflet qui devait avertir le mécanicien n'a jamais sifflé ; l'appareil Poulban n'a jamais eu l'occasion de fonctionner. »

Vous voyez donc l'excellence du système de signalisation en usage à la compagnie d'Orléans ; il détermine chez ses mécaniciens le maximum de responsabilité et de stimulant.

M. Aimond. Vous faites l'éloge des mécaniciens de l'Orléans.

M. Dominique Delahaye. Je fais l'éloge des mécaniciens de l'Orléans et du système qui leur vaut de mériter ces éloges et néanmoins je ne veux plus comme autrefois demander l'adoption par les autres réseaux du système de signalisation de cette compagnie. Les directions dans d'autres réseaux m'ont prouvé que pour permettre à leurs mécaniciens d'acquiescer l'état d'esprit nécessaire et d'apprendre les pratiques exigées des machinistes de l'Orléans, il faudrait des années pendant lesquelles de nombreux accidents pourraient survenir.

Je suis aujourd'hui moins absolu qu'en 1911. Je caressais l'espoir que, m'étant mis d'accord avec l'Orléans, qui déclarait ne pas demander qu'on impose son système aux autres réseaux, et avec le Paris-Lyon-Méditerranée qui faisait une concession, pour éloigner le signal d'arrêt absolu du point à protéger, je serais arrivé à convaincre M. le ministre des travaux publics. J'ai eu un entretien avec lui ; je croyais que nous étions d'accord et je constate avec regret que cet accord qui me paraissait complet il y a deux jours a disparu. (*Sourires.*)

Je reviens à la psychologie du directeur du réseau d'Orléans et à celle de ce profond psychologue inconnu qui inventa ce genre de signalisation.

Non contents d'obtenir de leurs machinistes le maximum d'attention, ils ont pris la seule précaution véritablement efficace jusqu'ici contre la défaillance humaine, que réclamait si justement tout à l'heure M. Jénouvrier, en plaçant le signal d'arrêt absolu à 1,000 mètres du point dangereux. Le pétard éclatant 1,000 mètres avant l'objet à tamponner, celui-ci ne sera jamais atteint. Aussi, la compagnie d'Orléans a-t-elle pu à bon droit écrire cette lettre qu'a publiée le *Matin*, que deux députés ont lue à la tribune de la Chambre et que je vais relire, car elle est essentielle :

Les signaux du réseau d'Orléans.

« Paris, le 11 novembre 1913.

« Monsieur le rédacteur en chef,

« Le *Matin* de ce jour rappelle un précédent article où, après avoir indiqué que la compagnie du Nord possède un répéteur acoustique et automatique de la position de fermeture des signaux avancés, vous ajoutiez que « les autres n'ont rien ».

« Permettez-moi de vous adresser, en ce qui concerne cette dernière assertion, la rectification suivante.

« Sur le réseau d'Orléans, le mouvement de fermeture du signal avancé place automatiquement deux pétards sur le rail, en face de ce signal. Si donc il arrive à un mécanicien de « brûler » le signal avancé, il en est immédiatement prévenu par l'explosion desdits pétards, écrasés par la machine. Et cet avertissement lui est donné alors que son train se trouve encore à 1 kilomètre du point dangereux.

« La répétition acoustique et automatique de la position de fermeture des signaux avancés est donc entièrement réalisée sur nos lignes.

« Veuillez agréer, monsieur le rédacteur en chef, l'assurance de ma considération distinguée.

« Le directeur de la compagnie d'Orléans,
« NIGOND. »

« On nous dit en outre, à la compagnie, ajoute le *Matin*, que sur le réseau d'Orléans il n'y a pas d'exemple d'un accident dû à ce qu'un signal avancé, dans la position de fermeture, ait été brûlé par un mécanicien. »

Or, messieurs, sur tous les réseaux, on entend parler de tamponnements survenus par suite d'un signal brûlé !

Il en survient aussi sans doute pour d'autres causes, mais retenez bien qu'actuellement nous ne nous occupons que de la cause unique de la catastrophe de Melun, due à l'inobservation d'un signal et que nous cherchons le meilleur moyen d'en éviter le retour. Or, vous ne constatez aucune catastrophe de ce genre à l'Orléans.

Ceci démontre l'excellence d'une invention qui remonte à la création de la compagnie d'Orléans au point que M. Nigond ne sait pas à qui elle est due, de profonds psychologues ont su stimuler au maximum le mécanicien, tout en prenant des précautions contre la défaillance humaine.

M. Gaudin de Villaine. La preuve est faite.

M. Dominique Delahaye. La preuve est faite, en effet.

Messieurs, peu d'études m'ont coûté autant d'efforts que celle à laquelle je me suis livré à propos de la signalisation. En 1914, lors du tamponnement d'un train en gare de Sablé, j'ai poursuivi cette

étude en m'adressant à tous les degrés de la hiérarchie pendant quatre mois. Peut-être avais-je un peu trop procédé par l'absolu, bien que je ne demandasse alors que des notes, après un accident, tendant à déterminer le moyen de les éviter à l'avenir. Cependant je n'ai obtenu aucun résultat bien que je fusse d'accord, à ce moment, avec M. le ministre.

Peut-être réussirai-je mieux aujourd'hui que je ne suis pas d'accord avec lui.

Voici la proposition fort simple que je faisais au ministère :

« 1° Prescrire de protéger désormais tout point dangereux par un signal d'arrêt absolu, muni de pétards, et placé à une distance telle que le mécanicien puisse toujours arrêter son train entre ce signal et le point à protéger. »

Quand le moment sera venu, nous nous occuperons du 2°.

Trouvez-vous quelque chose à redire à cela ? Je ne propose pas la signalisation de l'Orléans ; seulement je demande qu'on n'aille pas placer le carré d'arrêt absolu à 106 mètres de l'obstacle ! (*Très bien ! très bien !*)

M. Jénouvrier. C'est fou !

M. Dominique Delahaye. A propos de l'accident de Courville, M. le ministre Dumont déclarait qu'il allait poser le signal d'arrêt à 125 mètres de la gare — j'ai prié M. le ministre actuel de s'informer s'il en était toujours ainsi — c'est beaucoup trop près, vous aurez de nouveaux accidents ! En fait, l'accident s'est produit sinon à Courville, mais à Melun. Dans les deux accidents la cause est la même : l'inobservation du signal ; c'est qu'on ne tient pas compte de la défaillance humaine.

Et puis, sans parler de cette défaillance humaine, il faut compter avec les troubles atmosphériques. Une catastrophe survenue à Juvisy, je crois, était due simplement à ce que la tempête avait renversé les feux du signal. A cette époque on ne mettait pas encore dans le block-system de pétards au pied du signal. Si ces pétards avaient existé, en dépit de la tempête ils auraient éclaté et l'accident ne se serait pas produit.

Voilà donc le moyen absolument nécessaire qu'il faut adopter. M. le ministre me le refuse. Il prétend que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est conformée à sa circulaire : or cette circulaire, c'est la précaution inutile ou insuffisante.

M. le ministre a dit encore qu'à Melun on allait remettre en service le disque de la Rochette, ainsi nommé du nom d'un château voisin, situé à 1,271 mètres du disque actuel. M. Jénouvrier s'est plaint de la complexité de la signalisation aux abords de la gare de Melun : elle va être encore aggravée. Depuis le 17 mai 1909, date à laquelle on a cessé de se servir du disque de la Rochette, il était toujours à voie libre ; maintenant il sera à voie fermée.

Mais désormais ce disque sera muni du crocodile comme aussi le second disque, primitivement substitué au premier. N'oubliez pas que le crocodile est actionné par la fée électricité et que la fée électricité, elle, a des fantaisies, des ratés !

M. Aimond. C'est exact.

M. Gaudin de Villaine. C'est très juste.

M. Dominique Delahaye. D'autre part, les promesses de M. Dumont étaient beaucoup trop fermes : le 24 mars 1911 il promettait qu'à la fin de l'hiver de la même année le crocodile fonctionnerait partout, et il s'exprimait en ces termes (*Journal officiel* du 24 mars 1911, 1^{re} colonne, page 871) :

« Voilà, messieurs, quel est l'état de la question. M. Delahaye a raison de nous rappeler à la prudence et de dire qu'il ne faut

pas fixer pour toutes les lignes une échéance ferme; mais nous espérons que, l'hiver prochain, les lignes rapides et à grand trafic, qui ne sont pas exposées aux neiges et aux verglas fréquents, seront armées d'appareils avertisseurs, répéteurs et enregistreurs; j'ai invité le 20 mars dernier les diverses compagnies à me faire parvenir le plus promptement possible leurs propositions à cet égard.

Or, M. Jénouvrier vient de vous dire avec quelle lenteur on a autorisé ces demandes.

En réalité, le 4 novembre 1913, le crocodile n'existait pas à la gare de Melun, pas plus que dans aucune gare du réseau du Paris-Lyon-Méditerranée. J'ai voulu connaître les raisons de ce retard. Eh bien! on m'a dit qu'il existait quatre types de crocodiles, tous plus mauvais les uns que les autres. Un cinquième a été adopté, qui dérive des quatre autres et il existe depuis le 15 novembre 1913 sur 140 locomotives et pour 400 kilomètres, de Paris à Dijon, et de Mouchard à Pontarlier. Conséquence: parlant d'une façon générale, on n'a pas pris, sur tout le réseau Paris-Lyon-Méditerranée, des mesures suffisantes pour empêcher, demain, tous les tamponnements. D'autre part, les travaux que l'on va faire à la gare de Melun coûteront 5 millions mais quelque utiles qu'ils soient, ils dureront quatre ou cinq ans. La sécurité dans cette gare n'est donc pas d'ores et déjà assurée et même ces deux disques dont j'ai parlé n'empêcheront pas de nouveaux tamponnements à la bifurcation. Il faut donc autre chose.

Je suis allé à la direction du réseau Paris-Lyon-Méditerranée; j'ai trouvé là des hommes aussi aimables que distingués et remarquablement intelligents; si j'avais rencontré à l'Ouest-Etat des hommes aussi accommodants, j'aurais été moins sévère pour cette administration lors de mon interpellation de 1911. M. le ministre, semble-t-il, a entendu d'eux un autre langage: alors je ne comprends plus.

Cette formule d'assurance contre la faillibilité humaine, que je transforme en assurance contre la défaillance humaine, dans la crainte que l'on entende « infailibilité », m'a été donnée par un ingénieur de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée qui souscrit entièrement à ce que je demande. Elle m'a fait renoncer à proposer 600 mètres, au minimum pour tenir compte que la distance à observer — l'espace préservateur — doit varier suivant le profil de la ligne, la vitesse du train, son poids. Sur ce point, je fais confiance au ministre. Vous avouerez bien que chez moi c'est un geste nouveau: faire confiance à un ministre. (Sourires.) Cela ne le séduit pas...

M. le ministre. Mais si! seulement je ne veux pas me laisser trop séduire.

M. Dominique Delahaye. Si vous faiblissez, cela ira mieux; continuez. D'ailleurs, c'est en séance que j'ai converti M. Dumont. Vous ne seriez donc pas le premier, et quand vous vous laisserez convertir par moi, vous vous améliorerez, souvenez-vous en. (Rires.)

M. Aimond. C'est peut-être vous qui serez converti. (Nouveaux rires.)

M. Gaudin de Villaine. En tout cas, vous connaissez parfaitement la question; vous feriez très bien aux travaux publics.

M. Dominique Delahaye. Maintenant, on a fait, contre la signalisation de l'Orléans, une objection que j'ai entendu réfuter d'une façon saisissante. J'ai montré qu'au cas où l'attention du machiniste se trouverait en défaut, la distance entre le signal d'arrêt absolu et l'obstacle offre des garanties. A cela on objecte que je reporte en arrière le péril qui était en avant.

En 1911; j'ai déjà réfuté cette critique en vous parlant du mat des conducteurs qui se trouve à l'arrière du train arrêté et empêche un autre train de venir se jeter sur lui. Aujourd'hui, je veux me borner à vous dire deux mots de la sécurité qui vient du block-system, mais en négligeant les explications techniques, en me servant d'une comparaison qui me fera mieux comprendre.

Le block-system, qui garantit la sécurité à l'arrière, peut être comparé à un très long couloir muni de deux portes à ses extrémités. Figurez-vous la porte d'entrée qui est ici à ma droite et la porte de sortie qui est à ma gauche. Remplaçons deux trains par deux coureurs, qui ne devront jamais pouvoir se rencontrer. Le premier coureur qui aura franchi la première porte, que le portier, car il y a un portier, lui ouvrira ne pourra plus revenir sur ses pas, car cette première porte ne s'ouvrira pas, à cause des enclenchements qui communiquent de la première à la seconde, sans que la seconde porte ayant été ouverte et refermée, des pétards placés à 300 mètres ne viennent prendre position sur le passage du coureur.

Voilà comme quoi deux trains ne peuvent jamais se rencontrer sur le réseau d'Orléans. Pas de péril à l'avant, pas de péril à l'arrière.

M. Jénouvrier. Sur tous les block-systems.

M. Dominique Delahaye. Sur tous les block-systems.

Cependant, en ce qui concerne la gare de Melun, une explication peut être donnée: à cette gare de Melun, après le dernier signal blanc et vert dont vous avez parlé, il y avait ensuite à voie libre le bras du sémaphore de block-system.

Remarquez — c'est une bizarrerie — que ce block-system à voie libre est placé après un disque fermé et un damier vert et blanc, lequel ne donnait aucune indication pour le train 2, puisqu'il se bornait à dire: ralentissez pour l'aiguille à prendre en pointe en se dirigeant vers Corbeil.

M. Jénouvrier. Seulement ces feux n'intéressaient pas l'embranchement.

M. Dominique Delahaye. Par conséquent, dans mes propositions, monsieur le ministre, et c'est là-dessus que j'attire votre attention, le damier rouge et blanc actuellement au kilomètre 43,944 serait reporté à l'arrière du block-system posé au kilomètre 44,630 qui, lui, étant ouvert, n'aurait pas pu empêcher les deux coureurs de se rejoindre.

Voilà une singularité de la gare de Melun.

Eh bien, la deuxième proposition que je fais à M. le ministre renferme aussi une part de psychologie, car elle demande d'entraîner les agents du service du contrôle à se mettre dans le même état d'esprit que tout patron chez qui il arrive un accident.

Quand un chef d'industrie digne de ce nom voit un accident dans son usine, son premier geste est, naturellement, comme les chemins de fer, de porter secours aux blessés; mais le second, qui est peut-être aussi rapide que le premier, c'est de chercher le moyen d'empêcher le retour d'un pareil accident. Que fait ce patron, s'il dirige effectivement son industrie? Il interroge les grands, les moyens et les petits, et c'est quelquefois l'avis d'un petit ouvrier qui est le plus décisif et qu'on adopte instantanément. Quelques jours à peine s'écoulaient — quand la chose peut être faite en quelques jours — qu'on a déjà trouvé le remède au mal.

Or il en va tout autrement dans les administrations de chemins de fer, que dirigent cependant des gens beaucoup plus

intelligents que la moyenne des industriels; seulement il y a trop de monde dans la maison. Je sais bien que les directeurs de réseaux se font faire à eux-mêmes des rapports, mais nous n'avons pas à diriger les directeurs de réseaux. Que se passe-t-il dans le contrôle, un contrôle qui, lui-même, change de nom de temps en temps, surtout quand c'est le contrôle de l'Etat?

Celui-ci, en effet, qui s'appelait, il y a quelque temps l'inspection, après avoir d'abord été le contrôle, est redevenu enfin le contrôle, ce qu'il avait été primitivement. Dans cette administration, les petits et les moyens se garderaient bien d'émettre un avis sur la manière d'empêcher le retour d'un accident, il semble que cela échappe à leur compétence et ne relève que de celle des grands personnages; mais ceux-ci, placés trop loin du lieu de l'accident, ne proposent rien.

C'est pourquoi, outre les catastrophes signalées par M. Jénouvrier, j'en peux énumérer quelques-unes, huit au moins, dont certainement la cause unique fut l'observation du signal: Epernon, Vernon, Verneuil, deux fois le Mans, Sablé, Courville et Melun. Au pied du rapport du contrôle il devrait toujours y avoir l'idée du rédacteur, par laquelle il indiquerait, alors même qu'il devrait se tromper, le remède au mal — cela n'engage pas les chefs — mais les mettrait dans l'état d'esprit d'un chef d'industrie qui commande lui-même et fait exécuter sur-le-champ. Ceci amènerait le ministre à se décider à prendre parti s'il y avait des avis contradictoires, ceci l'amènerait à faire quelque chose.

Au contraire, dans presque toutes les administrations de l'Etat, c'est à qui n'osera pas risquer un avis.

A titre d'exemple, je vais vous raconter ce qui m'est advenu avec un capitaine d'artillerie extrêmement intelligent, qui se trouvait à Vincennes il y a dix ou quinze ans. J'étais adjudicataire d'un frein Lemoine consistant en une corde conique, que vous avez pu voir fonctionner autrefois dans les omnibus et qu'il avait fait adopter pour les canons. Or la description ne concordait pas avec le modèle-type; accompagné d'un de mes contremaîtres, je me rendis chez ce capitaine, la règle étant, quand il y a désaccord entre la description et le modèle-type, de s'en rapporter à la description.

Je lui fis part de mon embarras et lui dis:

« Si j'exécute conformément à la description, vous ne voudrez pas de l'objet et, si j'exécute conformément au modèle-type, je serai en désaccord avec la description. Je vais écrire au ministre et entreprendre une lutte pour faire surgir l'accord entre la description et le modèle-type.

« — Ne faites pas cela, me dit le capitaine, je me suis avisé de faire changer le bleu des drapeaux — et il m'expliquait pourquoi il avait eu cette idée — le dossier a grossi, les années ont passé et je n'ai jamais pu arriver à faire changer ce bleu ».

Messieurs, je me console qu'on n'ait pas changé le bleu des drapeaux, mais je ne me console pas qu'on tue 41 personnes à Melun.

Il faut donc que vous dressiez le personnel du contrôle et il en adviendra, par voie de conséquence, que, dans tous les réseaux, on dressera le personnel à suivre cette méthode, que le bon sens indique, à savoir ouvrir des vues sur les mesures à prendre.

Et voici la seconde proposition non moins simple qui n'a point eu l'agrément de M. le ministre: « Exiger dans les services du contrôle, à tous les degrés de la hiérarchie, que tout rapport sur un accident se termine par l'exposé des mesures qui, de l'avis de l'agent rédacteur, seraient les plus efficaces pour éviter le retour d'accidents de même nature. »

Voilà, messieurs, comment je suis audacieux.

Je demande que, quand il y a eu un accident, on prenne immédiatement une mesure sur tous les réseaux pour empêcher le retour d'un accident similaire et, généralisant, je demande en outre que, dans les services du contrôle, quand on a constaté un accident, on ne se borne pas à en faire l'historique, à rechercher « le pelé, le galeux d'où nous vient tout le mal », mais qu'on fasse aussi une proposition. Enfin je demande que le comité technique n'entretienne pas de pareils rapports.

Il est inexplicable, je pourrais dire scandaleux, que, trois mois après l'accident, nous venions discuter la catastrophe de Melun sans avoir le rapport du contrôle. Je l'ai demandé deux fois au ministre! Deux fois j'ai eu des réponses dilatoires. Savez-vous pourquoi? Parce que, à la suite du tamponnement de Sablé, j'avais réduit en miettes le rapport de l'inspection et qu'elle s'est dit : « Cette fois, nous allons garer de Delahaye le rapport du contrôle. » Il n'y a pas d'autre raison. (On rit.)

Mais, si je ne l'ai pas, je sais bien qu'au pied de ce rapport, il n'y a aucune proposition; cependant, il est fait par de grands chefs.

On n'a pas stimulé les agents du contrôle à proposer les mesures et à dire toute la vérité, leurs grands chefs vont rester, comme toujours, dans les généralités ou les mesures inefficaces. D'ailleurs, à Melun, on n'a pas dit la vérité tout entière.

M. Jénouvrier a répété la même chose : à Melun, il n'y avait pas de pétards même à 106 mètres...

M. Jénouvrier. Permettez, il y en avait à 150 mètres.

M. Dominique Delahaye. Non, il n'y avait pas de pétards. J'y suis allé; vous n'êtes pas allé voir, mon cher collègue.

M. Jénouvrier. Si, il y en avait à 150 mètres.

M. Dominique Delahaye. Non, c'est à 106 mètres et non à 150 mètres qu'est placé le carré d'arrêt absolu, il n'y avait pas de pétards, il ne pouvait pas y en avoir parce que les machines circulent sur cette voie constamment, à tout moment; M. le ministre l'a déclaré, je vous oppose le ministre. Il est de mon avis contre vous. D'ailleurs à une aussi faible distance, les pétards sont inutiles puisqu'il est trop tard pour arrêter le train.

M. le ministre. C'est dans la gare.

M. Dominique Delahaye. Il y a quelque chose de plus fort : c'est que l'on considère cette voie comme s'il s'agissait d'une voie unique... C'est bien cela, monsieur le ministre? On fait le va-et-vient des machines et il n'y a pas de pétards dans la gare de Melun. Il y a quelque chose de plus fort, dis-je; c'est que, dans le règlement général d'exploitation (édition de 1905, tirage de 1912), que j'ai sous les yeux, aux pages 10 et 11, on parle de carré d'arrêt absolu sans indiquer qu'il doit être muni de pétards, alors que dans l'Orléans, non seulement le pétard est inscrit, mais qu'encore il y a la sanction, la punition sévère pour tout mécanicien qui écraserait les pétards.

Vous voyez : énergie dans l'Orléans, mollesse dans les autres réseaux. Voilà la différence de traitement qu'on trouve pour les mécaniciens dans les différents réseaux.

Et il y a des gens pour demander que la compagnie d'Orléans change sa signalisation! On ne saurait l'admettre. Il faut absolument — sous peine d'irriter l'opinion publique — dire franchement la vérité.

Cette fois, j'ai trouvé un esprit de conciliation dans la direction du Paris-Lyon-Mé-

diterranée, qui avoue que le carré d'arrêt absolu est trop près du point à protéger. Je ne fixe pas la distance; je demande seulement que la distance soit telle que, lorsqu'on arrive sur le carré, on ne puisse plus tamponner aucun train et j'appelle là-dessus l'attention de M. le ministre.

Eh bien, si M. le ministre n'admet pas que cette distance soit respectée, c'est que, véritablement, il est pour les écraseurs contre les écrasés. Moi, je suis pour les écrasés, et pour qu'on n'écrase plus personne, à moins que ce ne soit le ministre. (Sourires.)

M. Paul Doumer. Je demande la parole.

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

M. Paul Doumer. Je demande à M. le président l'autorisation de dire un mot de ma place sur un point particulier visé dans le discours de l'honorable M. Delahaye. C'est la recommandation qu'il a faite à M. le ministre — qui, j'en suis sûr, se gardera bien de la suivre, ayant en mains les études nécessaires — de faire adopter partout la signalisation de l'Orléans.

M. Dominique Delahaye. Mais je n'ai pas demandé cela! Pourquoi parlez-vous pour me faire dire autre chose que ce que j'ai demandé!

M. Paul Doumer. Monsieur Delahaye, n'explosez pas!

M. Dominique Delahaye. C'est votre genre d'artifice...

M. Paul Doumer. Permettez, monsieur Delahaye, nous allons tâcher de nous entendre. Si vous avez demandé simplement que le signal avancé, destiné à protéger un point dangereux quelconque — signal visuel, disque le jour ou lanternes la nuit — soit complété par un signal sonore qui prévienne le mécanicien, nous sommes bien d'accord.

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

M. Paul Doumer. En effet, vous savez que les prescriptions ministérielles sont en faveur de ce qui fonctionne, comme l'a dit M. Jénouvrier, sur l'Orléans, et qui permet de faire que le disque prévenant le mécanicien, s'il n'est pas vu, soit doublé, non pas de l'explosion des pétards, mais, ce qui est supérieur, d'un signal sonore sur la locomotive qui vient prévenir le mécanicien. Il faut bien se dire qu'il n'y a jamais de sécurité absolue, par quelque appareil que ce soit. La sécurité absolue n'existe pas. Le signal visuel devrait suffire. Mais il y a une faillibilité dont a parlé tout à l'heure avec raison M. Delahaye, qui existe pour le mécanicien. Pourtant il serait bien extraordinaire qu'après n'avoir pas vu le disque il n'entendît pas soit l'explosion, soit la sonnerie qui se produit sur la locomotive. Ceci est exact.

Mais quelle est la différence essentielle entre la signalisation de l'Orléans et celle des autres réseaux? Dans chacun d'eux il y a bien le carré rouge, qui est un signal d'arrêt absolu. Mais que prescrit le code des signaux et qu'est-ce qui est fait dans les autres compagnies sans l'être sur l'Orléans? C'est que, en avant, il y a un signal avertisseur, un disque rouge qui prévient le mécanicien qu'il aura à s'arrêter à une distance de peut-être 800, 1,000, 1,200, 1,500 mètres.

Ce signal existe sur tous les autres réseaux, il existe partout en Europe, il n'y a que sur le réseau d'Orléans que, jusqu'ici, on n'a pas établi cette signalisation, qui consiste à avoir un signal avertisseur disant au mécanicien : Vous allez avoir à vous arrêter; rendez-vous maître de votre vitesse, tout à l'heure, un signal quelconque va

vous apparaître qui peut être un signal fixe ou, peut-être, un signal qu'un accident nécessite de poser pour vous enjoindre de vous arrêter.

Aussi certains d'entre nous reprochent-ils même au ministre des travaux publics d'avoir si longtemps accepté ce qui se fait sur un autre réseau, qui a une proportion d'accidents aussi grande que les autres : il n'y a pas de différence, la statistique des accidents passe assez souvent sous nos yeux pour que nous le sachions. Mais sur l'ensemble des réseaux français il faut qu'il y ait une signalisation uniforme; vous ne devez pas oublier, monsieur Delahaye, qu'il y aura une heure où les mécaniciens auront à passer d'un réseau sur l'autre. Quand un mécanicien de l'Orléans passera sur un autre réseau il ne comprendra pas les signaux qui s'y trouveront.

Il y a sur ce point des réclamations qui proviennent d'un ministère autre que celui des travaux publics, et je suis convaincu que M. le ministre en tiendra compte pour arriver à uniformiser les signaux. (Très bien!)

M. Gaudin de Villaine. Il faut appliquer le système de l'Orléans partout.

M. Le Cour Grandmaison. Il y a, tout de même, moins d'accidents sur l'Orléans, les statistiques le prouvent.

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

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

M. Dominique Delahaye. Je tiens à répondre à M. Doumer. M. Doumer est, en effet, un grand personnage...

M. Paul Doumer. Vous en êtes un autre. (Sourires.)

M. Dominique Delahaye. ...et je crois qu'à l'interpellation de M. Jénouvrier succède la sienne.

Vous avez fortifié, mon cher collègue, la nécessité de mon intervention, car, si ce n'est qu'une boutade d'avoir demandé votre exclusion du comité technique, cependant vous y entretenez une école de confusionnisme qui mérite d'être appelée distinguée.

Je pense que j'ai été net, précis et clair. Vous êtes très intelligent, vous m'avez compris et, cependant, vous avez parlé comme si vous n'aviez rien compris à mon discours.

Vous avez constamment confondu cette ligne de démarcation très nette que j'avais faite entre la signalisation de l'Orléans et celle des autres réseaux. Je vous ai dit que le profond psychologue, inventeur du réseau de l'Orléans, avait, sur ceux qui avaient établi la signalisation des autres réseaux, ce mérite d'avoir stimulé au maximum l'attention des mécaniciens et d'avoir tenu compte de la défaillance humaine, à ce point qu'aucun accident n'est jamais arrivé du fait d'un signal brûlé. Et vous, immédiatement, vous me répondez qu'il y a autant d'accidents sur l'Orléans que sur les autres réseaux. Où avez-vous vu cela? Qu'est-ce que c'est que de venir nous dire qu'il y a eu autant d'accidents là qu'ailleurs? Il n'y en a pas eu un seul!

Est-ce raisonner? Est-ce vouloir arriver à quelque chose? N'est-ce pas plutôt vouloir embrouiller et entortiller la question, si bien qu'on sera écrasé demain comme on l'était hier!

Devez-vous faire adopter ce système de signalisation à tous les réseaux? Dès l'année 1911, j'ai fait un discours très détaillé sur la nécessité d'unifier la signalisation; mais, très loyalement, j'avais proposé qu'il fût procédé, auparavant, à une enquête; que l'on déterminât, par l'examen des faits, si l'un des systèmes de signalisation était

préférable aux autres, et quel était ce système, si c'était celui de l'Orléans? Je proposais de procéder par étapes, tandis que d'un seul coup, vous voulez transformer le système de l'Orléans, au moment même où l'on déclare que ce réseau n'a jamais eu d'accident du fait de l'observation d'un signal!

Un sénateur à droite. Quelle logique!

M. Dominique Delahaye. Quelle logique! dit-on; c'est vrai. Je crois, en effet, avoir convaincu l'auditoire. A quoi bon prendre la parole pour jeter la confusion sur des choses aussi nettes et aussi précises que celles que je viens d'exposer?

Je vous dis qu'à la gare de Melun, les trains arrivent à 90 kilomètres à l'heure sur un signal d'arrêt absolu placé à 106 mètres du point à protéger. Quelle est la nouvelle confusion que vous venez jeter dans les esprits? Il faut, dites-vous, que nous ayons des signaux qui avertissent l'oreille.

N'en ont-ils pas, sur le réseau d'Orléans? Mais, de tous les réseaux, c'est celui dont les mâts avancés ont la plus grande visibilité. Ils étaient, autrefois, à l'Orléans, à 800 mètres, mais M. Nigond les a fait reculer à 1,000 mètres; c'est à 1,000 mètres que l'on peut apercevoir le mât d'arrêt absolu, sur l'Orléans, et c'est encore 1,000 mètres après, seulement, que se trouve l'obstacle.

Tout cela, vous m'obligez à le répéter pour démontrer l'inutilité de chercher à imposer le crocodile, ou tout autre avertisseur, analogue au réseau d'Orléans.

La démonstration en est faite sur la ligne d'Orléans à Vierzon; ce sifflet qui retentit sur la locomotive n'a pas eu l'occasion de siffler, puisqu'il n'agit que si les pétards sont écrasés et qu'ils ne l'ont pas été.

Le pétard, me disait M. Nigond, avec sa fourche vigoureuse, telle que peut la fabriquer un forgeron de village, est singulièrement plus pratique que la fée électricité qui, elle, a des ratés. La simplicité dans la fabrication et la robustesse, voilà ce qu'un véritable ingénieur doit rechercher.

La solution consiste dans cette fourche qui, automatiquement, porte le pétard sur le rail. Quand ce pétard éclate, on l'entend, ce qui engage immédiatement, non seulement la responsabilité du mécanicien, mais encore celle du chauffeur et peut-être, même, celle du conducteur du train. Je dis peut-être au sujet du conducteur, car il peut ne rien entendre s'il est trop éloigné et si le train, trop lourd, fait beaucoup de bruit; mais le chauffeur, lui, entendra. Actuellement, quand on interroge celui-ci, il répond invariablement qu'il mettait du charbon dans la chaudière. Désormais, à raison de l'existence du pétard, vous aurez deux hommes responsables et personne n'osera plus parler de recourir à un pilote, en tous cas, d'ailleurs, peu désirable.

Encore une fois, recherchez l'unification des signaux; j'en suis partisan; faites, au besoin, lire mes discours de 1911, au comité technique de l'exploitation, et vous verrez que j'y ai pensé. Mais la première mesure à prendre, c'est de laisser un espace suffisant entre le signal d'arrêt absolu et le point à protéger, quel que soit le mode de signalisation adopté, afin d'arriver à écraser le moins possible de nos compatriotes. (*Très bien! très bien! à droite.*)

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

M. Pontaille. Messieurs, j'avais l'intention d'écrire à M. le ministre des travaux publics pour lui rappeler un accident auquel fait allusion notre éloquent collègue M. Jénouvrier; je désirais lui demander de vouloir bien exiger de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qu'elle prenne les

précautions indispensables, à raison même de la disposition des lieux.

Le 5 août 1912, en effet, le train arrivant de Vichy prenait en écharpe, près de la gare de Lozanne, le train venant de Paray-le-Monial. La situation est toute semblable à celle qu'a développée M. Jénouvrier: la ligne de Paray-le-Monial traverse, à Lozanne, pour se diriger du côté de Givors, la ligne du Bourbonnais, de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, où circulent les express de Vichy.

Or, vers deux heures et demie du soir, le train venant de Paray-le-Monial et l'express venant de Vichy doivent se croiser à quelques minutes d'intervalle.

Le 6 août 1912, le mécanicien du train venant de Paray-le-Monial avait bien vu les signaux qui lui enjoignaient de s'arrêter; mais il les brûla, croyant avoir le temps de traverser le croisement. Le mécanicien du train de Vichy, qui n'avait pas été suffisamment averti, n'eut pas le temps de ralentir, et la collision se produisit: il y eut 7 morts et 50 blessés.

Ensuite, messieurs, le contrôle a demandé à la compagnie de prendre une mesure de précaution élémentaire. La bifurcation a lieu entre le tunnel dit de Dorieux et le tunnel dit de Lozanne; 128 mètres seulement séparent ces deux tunnels. Or, la signalisation est bien réglementaire, c'est-à-dire que, 1,800 mètres avant la bifurcation, il y a bien un disque. Mais le contrôle demandait qu'à l'entrée du tunnel de Dorieux, à 500 mètres de la bifurcation, on doublât ce disque par un disque supplémentaire.

La dépense aurait été minime; mais malgré les réclamations formées par les populations qu'avait désolées cet accident, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, depuis cette date du 5 août 1912, s'est absolument refusée à établir le disque demandé.

Cependant, si, lors de l'accident, un signal avait été installé à l'entrée du tunnel, il est fort probable, il est même certain que le mécanicien du train de Vichy, le trouvant à l'arrêt, aurait ralenti à l'approche de la bifurcation, et que l'accident aurait été évité.

Je me proposais donc de demander à M. le ministre des travaux publics, par lettre, de vouloir bien insister auprès de la compagnie pour que cette mesure de précaution, si élémentaire, fût prise. Je suis heureux que l'occasion m'ait été donnée, aujourd'hui, d'exposer les faits devant le Sénat, certain que la juste demande dont je me suis fait l'interprète, présentée dans ces conditions et dans cette forme à M. le ministre des travaux publics, aura plus de chances d'aboutir. (*Applaudissements.*)

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

M. le ministre. Messieurs, le Sénat comprendra que j'hésite à donner à M. Pontaille une réponse immédiate: l'honorable sénateur me permettra de lui dire que je vérifierai, aussitôt rentré à mon cabinet, les indications qu'il a bien voulu me donner, et que je tiendrai le plus grand compte de son intervention; au besoin, je le prierai de m'en entretenir de nouveau, afin que nous puissions nous mettre d'accord sur la solution à adopter.

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

M. le ministre. Pour ce qui est de l'accident de Melun, si regrettable pour tant de raisons, la discussion instituée à cette tribune par MM. Jénouvrier, Dominique Delahaye et Paul Doumer, apportera une contribution fort utile aux efforts tentés par mes prédécesseurs comme par moi-même,

en vue d'assurer, sur nos grands réseaux, une sécurité aussi complète que possible.

Le Sénat a très bien compris les causes de cet accident; il s'est parfaitement rendu compte que la faute n'en était, ni à la compagnie, ni au système de signalisation employé, et qu'elle tenait uniquement à une de ces défaillances humaines qu'il est malheureusement impossible de prévoir.

M. Gaudin de Villaine. C'est toujours les misérables et les petits qui payent pour les autres.

M. le ministre. Les trains étant conduits par des hommes, il est certain que les défaillances de ces hommes peuvent, dans certains cas, compromettre la sécurité.

Il n'est pas douteux, toutefois, que des leçons se dégagent de faits semblables à ceux que le Sénat connaît, et que, s'il est possible d'augmenter les précautions à prendre contre les accidents, le devoir des compagnies exploitantes est de procéder à des améliorations, en suivant d'ailleurs les indications qui leur sont données, à ce sujet, par les autorités chargées de les contrôler.

Dans quelles conditions l'accident du 4 novembre 1913 s'est-il produit? La disposition de la gare de Melun, comme M. Jénouvrier voulait bien le rappeler, est un peu spéciale, en ce sens que cette gare n'est pas seulement traversée par une double voie, l'une descendante, l'autre montante. Quand un voyageur venant de Paris, comme je le disais l'autre jour à la Chambre, arrive à Melun, il trouve devant lui la grande ligne continuant vers Lyon et, à droite, une bifurcation d'où part une nouvelle ligne se dirigeant vers Héricy. Cette dernière ligne passe donc, d'abord, à droite de la ligne directe, puis revient à gauche de cette ligne, en passant au-dessous d'elle; elle continue, ensuite, vers Héricy et Montereau.

Et d'abord, pourquoi cette bifurcation dans ce sens? Pourquoi ne pas avoir détaché la ligne déviée à gauche de la ligne principale? C'est parce que la ville de Melun s'étend précisément à gauche de cette ligne principale. C'est à la bifurcation des deux lignes que la catastrophe s'est produite, au moment où le train-poste n° 11, arrivant de Paris le long de la ligne principale par la voie de gauche, tournait à droite pour prendre la bifurcation d'Héricy, et traversait, par conséquent, la voie de droite de la ligne principale, voie que suivait le rapide n° 2 se dirigeant vers Paris.

On a fait un reproche à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée d'avoir dirigé le train-poste sur la ligne d'Héricy au lieu de l'avoir laissé continuer sur la ligne directe. Mais, ce faisant, la compagnie obéissait aux nécessités de l'exploitation.

Le Sénat sait qu'à certaines heures, soit le matin, soit le soir, les trains partent de Paris ou bien y arrivent en se suivant de très près. Il en résulte qu'à ces heures particulièrement chargées, il se produit une série de départs de trains rapides très rapprochés.

En outre, la compagnie est également obligée, pour desservir la banlieue, de faire circuler certains trains omnibus à des heures déterminées. C'est ainsi qu'un train omnibus parcourt la section comprise entre Melun et Montereau, à l'heure où le train 11 arrive derrière lui, et que le train 11 est, lui-même, talonné par le train 7; de telle sorte que, lorsque le train 11 arrive à Melun, on est obligé, pour lui permettre de continuer sa route, de le détourner par la ligne de Melun à Montereau par Héricy dont le parcours a d'ailleurs une longueur sensiblement égale à celle de la ligne principale par Moret.

Le train-poste n° 11 bifurquait donc à

droite, pour se diriger vers Héricy, lorsqu'il fut rencontré, sur la bifurcation elle-même, par le train 2 venant de Lyon et marchant, par conséquent, en sens inverse.

Comment, messieurs, le tamponnement a-t-il pu se produire? Ces deux trains devaient passer à la bifurcation avec sept minutes d'intervalle.

On a critiqué la faiblesse de cet intervalle, et M. Jénouvrier s'est demandé s'il n'y aurait pas lieu de prévoir des battements plus considérables.

Nous nous trouvons encore, là, en présence des nécessités qu'entraînent les exploitations intensives. De plus en plus, nos lignes sont parcourues par des trains plus rapides et plus nombreux. Les populations demandent forcément, sans cesse, des accroissements de services, et l'intensité du trafic va toujours en augmentant.

Les compagnies de chemins de fer sont donc obligées de s'adapter au mouvement économique qui entraîne la nation tout entière.

D'ailleurs, si le battement avait été plus important — d'une demi-heure, par exemple — l'accident serait resté possible, car un retard d'une demi-heure est possible. L'augmentation des battements serait donc un moyen insuffisant d'assurer la sécurité.

Lorsque le train 11 a été signalé, il avait cinq minutes de retard; l'aiguilleur n'avait pas reçu l'annonce de l'arrivée du train 2 et, tout naturellement, il donna la voie au train 11. En effectuant cette manœuvre, il bloquait automatiquement, dans la position de fermeture, les signaux qui commandaient la voie par laquelle allait arriver le train 2; et ceci, à raison des appareils d'enclenchement qui rendent solidaires les aiguilles et signaux commandés par un même poste d'aiguilleurs, appareils qui ne permettent d'ouvrir une voie que quand les voies convergentes ont leurs signaux fermés.

Le train 2, arrivant alors sur la bifurcation, rencontrait d'abord, à 1,150 mètres du point à protéger, un disque à feu rouge, qui lui disait: « Vous avez devant vous un obstacle: ralentissez votre marche; rendez-vous maître de votre train, car vous allez être dans l'obligation de vous arrêter. »

Un peu plus loin, il rencontrait ce double feu vert dont a parlé M. Jénouvrier, qui, lui, couvrait la bifurcation de la ligne allant vers Corbeil et qui commandait encore le ralentissement. Ce deuxième signal ne contredisait donc pas l'indication du feu rouge. Il avait le même sens et disait également: « Ralentissez. » Enfin, à 150 mètres du point à couvrir, le mécanicien trouvait le carré d'arrêt absolu qu'il ne devait pas franchir. S'il avait été maître de sa vitesse, s'il avait obéi aux signaux, il aurait pu s'arrêter sur le carré et ne l'aurait pas franchi.

Comment le mécanicien a-t-il pu ne pas voir le disque rouge, ne pas voir le double feu vert, et s'apercevoir seulement en arrivant sur le carré que la voie était fermée? Ce sont là des phénomènes inhérents, encore une fois, à la nature humaine. Je n'ai pas ici à accuser ni à défendre un homme (*Très bien! très bien!*) qui, en ce moment, est dans les mains de la justice, et je constate simplement que c'était un excellent agent en qui la compagnie avait toute confiance et que, d'autre part, les circonstances atmosphériques étaient satisfaisantes. Il faisait une nuit un peu pluvieuse, mais cependant claire. Il n'y avait pas de brouillard. La machine du type « Pacific », la grosse machine sur laquelle était monté Dumaine, était pourvue d'un dispositif destiné à éviter le rabattement de la fumée. Le mécanicien était placé à gauche de la machine et le vent soufflait de gauche, du Sud-Ouest au Nord-Est. Par conséquent, il n'y avait pas de fumée de son côté. La voie était en courbe, mais en courbe concave par

rapport au mécanicien, si bien que la vision de l'obstacle — c'est-à-dire la vision des feux — n'était nullement gênée. Cet homme n'était pas surmené. On a vérifié les repos dont il a bénéficié. La durée de ces repos était conforme aux prescriptions réglementaires.

Mais, messieurs, ce n'est pas lui seulement qui a eu une défaillance. Le conducteur chef qui devait examiner, lui aussi, la voie, le conducteur chef Vernet a indiqué qu'il avait vu le disque rouge; il aurait dû manœuvrer les robinets destinés à serrer les freins, sonner la cloche par laquelle il devait avertir le mécanicien. Or le mécanicien a déclaré n'avoir pas entendu le son de la cloche, et les résultats de l'enquête montrent que les robinets de freins n'ont pas été manœuvrés.

C'est ainsi que le train, franchissant les signaux, est arrivé, à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure, sur le carré. Le mécanicien a bloqué les freins, mais il était trop tard. Le train 11, déjà engagé sur la bifurcation, a cherché à forcer sa vitesse, le mécanicien Nogier qui le conduisait, ayant vu arriver le train 2.

La locomotive a passé, mais le train a été pris en écharpe dans les conditions épouvantables que nous connaissons. (*Mouvement.*)

Quelle est la leçon qui se dégage de tout cela? J'ai dit qu'il y avait eu une défaillance. Il y a des raisons, il y a même des circonstances de fait qu'on doit pouvoir écarter dans l'avenir; et, si l'on peut le faire, il faut évidemment s'y employer de toutes ses forces.

Je prendrai les trois points sur lesquels la Chambre des députés, par un ordre du jour motivé, a indiqué au Gouvernement sa volonté de voir porter les efforts.

Et, tout d'abord, il existe un point peut-être un peu accessoire, non pas quant à sa gravité, mais quant au rôle de cause à effet qu'il a pu jouer dans l'accident.

L'honorable M. Delahaye a très bien fait ressortir tout à l'heure que certains des arguments invoqués n'avaient pas une importance capitale, parce que, si on pouvait éviter les catastrophes elles-mêmes, on n'aurait pas à se préoccuper de leurs conséquences. Le point dont je parle est relatif à l'éclairage. L'éclairage était ici assuré par le gaz. Il n'est pas douteux que le gaz a joué, à un moment donné, un certain rôle dans l'incendie qui s'est déclaré. Je ne crois pas qu'on puisse l'accuser d'en être la cause initiale. Il semble que le feu ait été mis aux deux convois par le foyer de la locomotive. Il y avait, dans le foyer de la locomotive du train tamponneur, une quantité de charbons incandescents qui ont été projetés hors du foyer et ont mis le feu à l'accumulation des wagons entassés les uns sur les autres. Mais il est possible que le gaz, à son tour, ait joué son rôle, tant par explosion des récipients à gaz que par combustion.

En ce qui concerne l'éclairage au gaz, il y a longtemps qu'on a indiqué aux compagnies que l'éclairage électrique était préférable à l'éclairage au gaz. Pourquoi y a-t-il eu des résistances à ce sujet? C'est parce que, dans le début, les systèmes employés pour l'éclairage électrique des trains étaient imparfaits, de telle sorte qu'on trouvait plus sûr et plus commode d'employer l'éclairage au gaz.

Dans une circulaire du 27 novembre 1913, signée de M. Joseph Thierry, mon honorable prédécesseur, et que j'ai rappelée moi-même dans une circulaire du 17 janvier 1914, les compagnies ont été invitées à employer l'électricité pour l'éclairage de toutes les voitures qu'elles construisent pour leurs trains de vitesse. Dès à présent, les wagons qui nous sont présentés ne sont pas reçus,

s'ils ne sont pas munis de l'éclairage électrique. Je puis préciser que certains wagons de la compagnie du Midi, prévus avec l'éclairage au gaz, ont dû être remaniés et pourvus de l'éclairage électrique avant d'être reçus.

M. Gaudin de Villaine. Et sur l'Ouest-État?

M. le ministre. La mesure est générale.

Il y a cependant une exception sur l'Est. La compagnie de l'Est a été autorisée à conserver provisoirement l'éclairage au gaz, parce qu'elle fait échange de wagons avec les réseaux allemands, qui sont tous pourvus de l'éclairage au gaz.

La compagnie de l'Est se préoccupe d'ailleurs d'étudier la confection de wagons à parois en métal substitués aux wagons à parois en bois. C'est encore là une question très intéressante qui, malheureusement, n'est pas non plus facile à résoudre.

La question est assez délicate, parce que le wagon en métal est d'abord sonore; il est ensuite plus froid ou plus chaud, suivant la température, le métal étant bon conducteur de la chaleur. De plus, il a un autre inconvénient d'ordre pratique: c'est qu'il pèse environ 50 p. 100 de plus que le wagon en bois.

La compagnie de l'Est a donc été provisoirement autorisée à conserver son éclairage au gaz. Elle poursuit d'ailleurs ses études de transformation de wagons dans les conditions que je viens d'indiquer, sous le contrôle du comité de l'exploitation technique du chemin de fer, qui compte ici de très éminents et très compétents représentants.

M. Gaudin de Villaine. Voulez-vous me permettre, monsieur le ministre, de vous présenter une observation?

M. le ministre. Volontiers.

M. Gaudin de Villaine. Pourquoi, en attendant la transformation de l'éclairage, ne remplit-on pas l'engagement pris par votre prédécesseur, il y a trois ans, lors de notre intervention à M. Jénouvrier et à moi, de remplacer les récipients de dessous les voitures par des récipients sur les voitures? Ce ne serait pas un changement très considérable ni très coûteux, m'a-t-on dit, et vous éviteriez ainsi les trois quarts des inconvénients actuels. Il est certain que si les récipients étaient placés sur les voitures, les chances d'incendie seraient beaucoup moindres qu'aujourd'hui.

M. le ministre. Je vérifierai où en est la transformation que vous voulez bien m'indiquer.

M. Gaudin de Villaine. On promet tous les ans de faire quelque chose, et on ne fait rien.

M. le ministre. Dans tous les cas, la question sera résolue d'une façon complète lorsque la suppression de l'éclairage au gaz sera réalisée. Je tiendrai compte cependant de votre observation.

Un autre point sur lequel l'attention du Sénat a été justement attirée par M. Jénouvrier, c'est l'existence du croisement lui-même.

J'ai dit tout à l'heure pourquoi ce croisement avait été exécuté et à quelle nécessité d'exploitation on avait répondu. Or, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est préoccupée de le faire disparaître. Elle poursuit le quadruplement de ses voies, qui va amener la transformation de la gare de Melun; mais, comme ce sera une opération assez longue, elle va dès à présent exécuter un raccordement direct de la voie de gauche de la ligne d'Héricy avec la voie de gauche de la ligne directe sur Lyon, de telle sorte que les trains pourront traverser la

gare de Melun sur la ligne principale et bifurquer à gauche, pour rejoindre la ligne d'Héricy, évitant ainsi d'utiliser la bifurcation actuellement existante.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est préoccupée sur d'autres points de son réseau, de faire disparaître les croisements, et je l'ai invitée, comme d'ailleurs toutes les compagnies, à présenter un programme de suppression des croisements à niveau partout où cela serait possible. Je dis partout où cela serait possible, parce qu'il y a des circonstances dans lesquelles la configuration du terrain ne se prête pas à la suppression de ces croisements.

Cette suppression ne peut être poursuivie, dans certains cas, que par l'établissement de ces ouvrages appelés sauts-de-mouton, dont parlait M. Jénouvrier. Or, pour établir un saut-de-mouton, il faut créer, de part et d'autre de la ligne franchie, des rampes permettant le passage de l'autre ligne et qui soient facilement franchissables par les trains rapides.

L'établissement de ces rampes exige une certaine longueur, un kilomètre au moins pour chacune d'elles, et l'on n'a pas toujours, notamment dans les pays à relief accidenté, la possibilité d'employer ce procédé. Dans tous les cas, j'ai invité les compagnies, par ma circulaire du mois de janvier dernier, à apporter un programme comportant la suppression des croisements à niveau sur les lignes à circulation intense, partout où les circonstances le permettent.

J'ai ainsi obéi aux injonctions formelles qui m'avaient été adressées par la Chambre des députés.

Le troisième point qu'on a traité ici concerne la répétition des signaux. Il semble nécessaire de pourvoir les locomotives de signaux acoustiques. On doit admettre, en effet, que l'œil est faillible, et la circonstance dont il s'agit le prouve bien. Aussi certaines compagnies ont-elles eu soin de prévoir, contre le mécanicien fautif, des pénalités très sévères, notamment la rétrogradation. Mais les mécaniciens savent aussi que, s'ils franchissent un signal fermé, leur vie est en danger.

M. Jénouvrier. C'est la meilleure des garanties.

M. le ministre. Assurément ! Il faut, par conséquent, se dire que l'homme qui a franchi un signal fermé au risque de sa vie et de celle de ses semblables a eu une défaillance : il n'a pas vu le signal.

On arrive ainsi tout naturellement à conclure qu'il faut doubler le contrôle de l'œil par celui de l'oreille. C'est la pensée qui a inspiré la circulaire de mon prédécesseur, en date du 27 novembre 1913, et la mienne du mois de janvier dernier.

On s'est étonné que l'installation des signaux acoustiques n'ait pas été plus rapide.

Messieurs, depuis trente ans, le réseau du Nord en est pourvu, et cette expérience a provoqué une remarque qui préoccupe certainement les grandes compagnies.

M. Dominique Delahaye. Ils ont failli écraser un Rothschild, il n'y a pas longtemps. C'est dommage qu'ils ne l'aient pas fait. (*Exclamations.*) Cela aurait amené bien des améliorations !

M. le ministre. C'est que le signal acoustique mécanique serait certainement plus dangereux qu'utile, si le mécanicien se reposait entièrement sur lui.

M. Jénouvrier. Cela est vrai !

M. le ministre. On peut évidemment dire que l'homme est imparfait, mais un appareil mécanique est encore plus imparfait ; et si l'on donnait au mécanicien cette fausse sécurité qui consisterait à négliger les si-

gnaux pour s'en rapporter seulement aux avertissements d'une sirène, on irait à des catastrophes beaucoup plus nombreuses que celles auxquelles nous avons, hélas ! assisté.

M. Jénouvrier. Ce n'est pas douteux.

M. le ministre. Aussi les compagnies se sont-elles préoccupées, tout en doublant mécaniquement les observations visuelles du mécanicien, de maintenir sa vigilance en éveil. C'est ce qui les a amenées à des systèmes tels que celui adopté par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Le mécanicien a, sur sa machine, non pas seulement un balai qui frotte au passage sur le crocodile et provoque la mise en marche d'une sirène, mais encore un chrono-tachymètre qui enregistre la vitesse du train. Lorsque le mécanicien arrive devant le disque rouge, s'il le trouve fermé, il est obligé de ralentir. Or, le chrono-tachymètre indique à ce moment, par une marque spéciale, que le signal est fermé, en même temps qu'il montre si oui ou non le ralentissement a eu lieu. Le mécanicien doit en effet ralentir sa marche avant de franchir le signal fermé, car il peut toujours le voir quelques instants avant d'arriver sur lui. Ainsi, à Melun, le disque rouge était visible à 450 mètres, soit pendant une durée de dix-huit secondes pour un train marchant à 90 kilomètres.

Par conséquent, le mécanicien avait largement le temps de le voir. Il doit donc ralentir. S'il n'a pas ralenti, s'il a franchi le disque rouge, signal avancé, en vitesse, et si la sirène a retenti...

M. Jénouvrier. Il est en faute.

M. le ministre... on doit lui faire des observations et prendre des sanctions contre lui.

M. Jénouvrier. Parfaitement.

M. le ministre. C'est de cette façon que la question se pose.

J'ai dit que c'était une des raisons pour lesquelles les compagnies avaient hésité pendant un certain temps. Il y en a une autre : c'est que, malheureusement, on n'arrive pas à avoir des signaux parfaits. A ce point de vue, on m'a fourni tout à l'heure deux indications contradictoires que j'ai retenues avec plaisir.

D'un côté l'honorable M. Jénouvrier avait reproché à l'administration des travaux publics d'avoir tardivement accueilli les propositions de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée. J'ai répondu qu'il y avait une légère erreur dans les indications qui lui avaient été fournies.

D'autre part, on est venu prétendre que le crocodile n'était pas un instrument parfait. Peut-être alors le ministre des travaux publics, avant de donner l'autorisation définitive, a-t-il eu raison de prendre le temps d'y réfléchir. On aperçoit encore là une cause de retard...

M. Dominique Delahaye. Ce qui ne l'a pas empêché de promettre ferme les crocodiles en 1911. Les réflexions sont venues plus tard !

M. le ministre. En 1911, on se trouvait dans la situation où nous sommes maintenant. Et puis, lorsqu'on a cherché l'appareil répétiteur parfait, on ne l'a pas trouvé. Ce n'est pas la faute du ministre, ce n'est pas celle de ses services. Peut-être est-ce la faute de la science ; elle n'a pas encore élucidé tous les problèmes, et il faut patienter un peu en ce qui la concerne ; dans tous les cas, une tentative a été faite dans le sens de l'application. Le Sénat se rappelle, en effet, ce qui a été dit par les précédents orateurs, à savoir que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a installé le système sur 400 kilomètres de son réseau, sur la

ligne de Paris à Dijon, sur celle de Mouchard à Pontarlier, et elle a voulu laisser passer l'expérience de cet hiver, à raison du rôle que peuvent jouer les neiges dans la région du Jura, pour savoir si véritablement elle pouvait adopter complètement sur l'ensemble de son réseau, ou du moins sur les plus grandes lignes, sur les lignes à circulation intense, le type de crocodile qui a été expérimenté. La compagnie a également 140 locomotives munies du balai qui frotte sur le crocodile et les autres organes de l'appareil.

Le réseau de l'Etat a poursuivi la même expérience, soit avec le crocodile, soit avec des appareils à choc, tels que l'appareil Van Bram, qui a paru donner de bons résultats.

M. Le Hérisse. Est-ce qu'on n'a pas, en même temps, expérimenté des appareils français ?

M. le ministre. On a expérimenté quatre appareils.

M. Le Hérisse. Lequel a donné les meilleurs résultats ?

M. le ministre. Je crois que tous se comportent assez bien. L'appareil Van Bram, dont la résistance avait donné lieu à des doutes, a résisté à 15,000 chocs. L'Etat, à cet égard, se livre aux expériences nécessaires, comme le Paris-Lyon-Méditerranée et tous les grands réseaux.

M. Delahaye indiquait tout à l'heure qu'il y aurait peut-être lieu d'aller plus loin. Il m'a fait à ce propos le reproche amical de ne pas me montrer à la séance publique du Sénat aussi accessible à ses indications que je l'avais été dans mon cabinet. Je crois bien que l'honorable sénateur s'est mépris sur mes intentions. Il est venu m'expliquer qu'il était allé visiter la gare de Melun, qu'il avait causé avec les hautes personnalités de la direction du Paris-Lyon-Méditerranée et qu'il avait trouvé cette compagnie disposée à reculer son signal carré à 500 ou 600 mètres de tous les points à couvrir et il m'a dit : je vous demanderai seulement une chose, c'est de prescrire sur ce point une mesure générale, de prescrire que les signaux carrés, comme ceux qui sont employés sur le réseau du Paris-Lyon-Méditerranée devront être toujours et partout placés à 600 mètres du point à couvrir. J'ai répondu : je me renseignerai ; votre observation est très intéressante...

M. Jénouvrier. Et très juste.

M. le ministre. ...et vraiment si les compagnies ne me présentent pas d'objections, je n'ai pas de raison d'en soulever moi-même.

M. Peytral. Vous aurez à en être juge.

M. Dominique Delahaye. Ce serait le moment de nous le faire connaître. Nous en sommes juges aussi. Nous ne sommes pas ici des images ou des statues ; il y en a suffisamment, monsieur le ministre, pour décorer la salle. Si l'on attend qu'on ait trouvé le moyen de ne pas écraser les gens, on attendra longtemps, monsieur Peytral.

M. le ministre. M. Delahaye m'a demandé aussi de faire en sorte qu'au bas de chaque rapport du contrôle sur un accident soit mentionné le remède qu'on peut appliquer au mal. Je réponds à la seconde partie des observations de l'honorable sénateur ; je discuterai ensuite la première plus amplement.

Il n'est pas douteux que les rapports du contrôle sont des éléments de renseignements, et je ne vois pas d'inconvénient, tout au contraire, en ce qui concerne les accidents, à ce que les agences qui rédigent ces rapports indiquent les remèdes qui,

d'après eux, seraient efficaces. Mais c'est insuffisant.

Le rapport du contrôle est en effet destiné au comité de l'exploitation technique des chemins de fer; il revient ensuite, avec l'avis du comité et les discussions préliminaires, jusqu'au ministre qui doit prendre connaissance des arguments divers qui ont été exposés.

M. Dominique Delahaye. Commençons par le commencement, nous tâcherons d'améliorer le comité technique pour qu'il ne tienne plus un langage pareil à celui que tenait tout à l'heure M. Doumer.

M. le ministre. Je dis que ce serait un leurre de croire qu'il suffit qu'un fonctionnaire du contrôle indique un remède pour que ce remède donne immédiatement la solution.

Le ministre des travaux publics, fort heureusement pour lui, est entouré de conseils techniques dont l'avis est destiné à le rassurer.

M. Jénouvrier. C'est juste.

M. le ministre. C'est même une des raisons pour lesquelles l'honorable M. Delahaye a pu se plaindre de ne pas avoir eu connaissance du rapport de l'ingénieur du contrôle.

Je lui donne l'assurance, que, bien qu'ayant pu apprécier à cette séance sa puissance de logique et de discussion, ce n'est pas parce que j'avais peur de le voir détruire les indications des fonctionnaires du contrôle que je ne lui ai pas livré leur rapport. C'est parce que, en réalité, ces indications sont parfois contradictoires. Si les ingénieurs plaident le pour et le contre, comme cela a lieu au sein du comité technique, des opinions opposées se font jour, et il serait très dangereux que, parmi ces opinions opposées, on pût en prendre quelques-unes et s'exposer à négliger les autres. C'est l'ensemble de ces renseignements qu'il faut recueillir, il faut attendre que l'instruction soit complète et que le ministre, dans toute sa liberté d'appréciation, sous la responsabilité qui lui incombe, puisse départager les avis parfois contradictoires.

Voilà, messieurs, pourquoi je n'ai pas pu donner à l'honorable M. Delahaye la satisfaction qu'il réclamait. Et pourtant, je crois qu'il n'aura pas à se plaindre...

M. Dominique Delahaye. J'attends encore la raison pour laquelle vous ne répondez pas à mon article 1^{er}. Vous avez dit que vous ne l'acceptiez pas, mais vous n'avez pas dit pourquoi.

M. le ministre. Par cette raison que je ne peux pas dire deux choses à la fois. Je vais y venir.

Que nous propose en réalité l'honorable M. Delahaye? Il nous demande d'installer sur tous les réseaux la signalisation de l'Orléans...

M. Dominique Delahaye. Pas du tout. Il est vraiment trop commode de prêter à quelqu'un des arguments qu'il n'a pas invoqués afin de se donner le plaisir facile de les réfuter. Si vous raisonnez ainsi, je vous accablerai tout à l'heure. Je demande la parole.

M. le ministre. Je vous concède, monsieur le sénateur, que vous vous êtes défendu de cela. Vous avez affirmé ne pas avoir cette prétention; vous me reconnaissez cependant le droit de démontrer que, sans paraître avoir cette intention, vous l'avez dans la réalité des choses. Car enfin, qu'est-ce que ce système qui consisterait à avoir le signal carré à une distance de 600 mètres du point à protéger, si ce n'est le système même de l'Orléans? Vous faites, en effet, jouer au signal carré à 600 mètres

le rôle que fait jouer l'Orléans à son signal unique.

Que vous vous défendiez de vouloir le faire adopter, je reconnais que c'est votre droit et je ne conteste pas votre affirmation; seulement je dis que votre système aboutirait en réalité à faire installer sur tous les réseaux la signalisation de l'Orléans.

Voyons d'abord si la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée a eu cette intention — car on l'a dit à cette tribune —. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée m'a fait connaître par écrit, et verbalement par l'organe de son directeur, qu'elle n'avait nullement voulu placer ses signaux carrés à 600 mètres d'un point à protéger, qu'elle avait seulement eu l'intention, la volonté de se conformer aux indications qu'elle avait recueillies dans une circulaire ministérielle du 30 août 1913 relative aux signaux.

Or dans quelles conditions cette circulaire est-elle intervenue? L'administration cherchait à donner plus d'uniformité et de perfection aux signaux.

Des discussions très intéressantes se sont produites au sein du comité technique, et ce comité s'est borné, en ce qui concerne le signal carré, à demander qu'on ne perde pas de vue l'intérêt qui s'attache à ce qu'il existe une certaine marge entre le signal carré et le point à protéger.

C'est ce que le Paris-Lyon-Méditerranée a voulu faire.

M. Dominique Delahaye. Une certaine marge qui ne sera pas une marge certaine. Qu'est-ce que c'est que cela?

M. le ministre. Je vous apporte les termes mêmes de l'avis du comité et de la circulaire ministérielle qui a sanctionné cet avis.

M. Dominique Delahaye. C'est pitoyable! Il n'y en aura pas pour les écrasés, de certaine marge.

M. le ministre. Je ne puis pas substituer un texte à un autre. J'apporte le texte sur lequel je m'appuie. (Très bien!)

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a voulu tenir compte de cette indication et, partout où cela lui est permis par la configuration des lieux, elle cherche à écarter autant que possible les signaux carrés du point à protéger. Faut-il qu'elle aille au delà? Nous arrivons à une discussion théorique dans laquelle ma compétence n'est pas absolue, mais dans laquelle j'ai le droit d'invoquer certaines autorités à l'appui de ma théorie.

La signalisation des réseaux autres que le réseau d'Orléans est employée dans toutes les compagnies, en France et en même temps à l'étranger, en Allemagne, en Angleterre, en Italie, en Suisse et en Belgique. Par conséquent, certains grands pays comme l'Allemagne et l'Angleterre, d'autres pays moins importants peuvent-être, mais dont les voies ferrées reçoivent un trafic considérable tout de même, comme la Belgique, l'Italie et la Suisse, ont adopté la signalisation qui est en vigueur sur le réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Cette signalisation, vous la connaissez: elle comporte, pour chaque point à protéger, un double signal, un signal d'avertissement (disque rouge) placé environ à un kilomètre en avant du signal définitif, qui est un carré; le disque ordonne au mécanicien de ralentir, parce qu'il va être obligé de s'arrêter, et le carré lui ordonne l'arrêt absolu et ne doit donc pas être franchi. Cela fait donc deux signaux protecteurs. Sur l'Orléans, au contraire, il n'y a qu'un seul signal, un carré, placé à un kilomètre du point à protéger et devant lequel le mécanicien doit s'arrêter sans avoir été préalablement averti, tout au moins en théo-

rie, qu'il va rencontrer un obstacle. Nous allons voir qu'en pratique il n'en est pas tout à fait de même.

De là résulte forcément que les réseaux qui ont les deux signaux d'avertissement ont aussi une plus grande capacité d'exploitation: les trains ne s'arrêtent que si c'est absolument nécessaire et, au lieu de s'arrêter à un kilomètre du point intéressant, ils peuvent le faire sans danger sur le point intéressant lui-même, en sorte que les réseaux à exploitation intensive ont été amenés à adopter la double signalisation.

Mais il y a mieux, messieurs. Sur l'Orléans lui-même — car j'ai là l'ordre général de signaux de la compagnie d'Orléans — je vois que pour ce qui est des bifurcations munies d'enclanchements — et presque toutes les bifurcations sont munies d'enclanchements.

M. Dominique Delahaye. C'est le block-system et non pas l'arrêt absolu.

M. le ministre. ... dans toutes les bifurcations munies d'enclanchements, le signal avancé est doublé d'un second mât de signaux, qui, lui, est placé beaucoup plus près du point à protéger, et voici pourquoi: Le disque d'arrêt absolu, à la compagnie d'Orléans, étant très éloigné du point à protéger, un train franchissant ce disque est couvert par la fermeture même de ce disque; mais, du moment qu'on ferme le disque carré derrière ce train, on permet l'ouverture des signaux qui commandent l'autre ligne aboutissant à la bifurcation; or, si un train pénétrait sur cette autre ligne de la bifurcation pendant que le premier train engagé sur la première voie n'a pas atteint la bifurcation ou, tout au moins, au moment où il vient l'atteindre, il pourrait se produire une collision. Aussi a-t-on été obligé, pour éviter la possibilité de manœuvres dangereuses, d'avoir, presque sur le point à protéger, un mât de signaux avec un second carré.

Vous voyez, messieurs, que le principe de la signalisation de la compagnie d'Orléans est d'une simplicité peut-être excessive, et que cette compagnie elle-même a été obligée...

M. Dominique Delahaye. Je crois bien! On n'écrase personne, c'est trop simple!

M. le ministre. ... de reconnaître que, pour toutes les bifurcations munies d'enclanchements, il faudrait ne pas l'appliquer sans modification. Eh bien! messieurs, ce raisonnement a conduit les compagnies dont l'exploitation est très intense à ne pas se rallier au régime primitivement adopté par l'Orléans, mais qui aurait pu être insuffisant sur d'autres réseaux: c'est du moins l'opinion de ces compagnies; c'est aussi l'avis des conseils techniques dont je parlais, l'avis dont le ministre doit tenir compte.

Il paraît donc préférable, au lieu de se rallier purement et simplement au système de l'Orléans, d'adopter une série de mesures plus complètes comportant la suppression des croisements à niveau dans la limite du possible, l'exécution dans la gare de Melun d'un remaniement immédiat des voies, et surtout l'établissement de signaux répétiteurs sur les machines.

Et ce dernier remède me paraît être le principal.

M. Jénouvrier. Certainement.

M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec M. Jénouvrier sur ce point. J'estime qu'on ne se préoccupe pas assez de la psychologie du mécanicien, et qu'il faut le protéger contre des défaillances possibles.

Lorsque toutes ces précautions auront été prises, je ne puis pas dire qu'on évitera toute possibilité d'accident; mais je crois

que cette possibilité sera singulièrement restreinte.

On ne pourra vraisemblablement jamais la faire disparaître complètement parce que, malheureusement, les forces de la nature tendent à se venger de ceux qui cherchent à échapper à leurs lois. Les découvertes modernes suppriment le temps, l'espace ; et l'homme vit comme si ces suppressions étaient facilement réalisées. Or, il se trouve que cette réalisation n'est qu'artificielle et n'est obtenue qu'aux dépens de la sécurité. Mon rôle, comme celui du Parlement, est de prendre toutes les précautions possibles pour éviter les accidents comme celui qui s'est produit à Melun, dans la mesure des prévisions et des forces humaines. (*Marques d'approbation.*)

Dans la limite de ces possibilités, j'ai fait mon devoir. Je suis convaincu qu'après avoir obtenu l'approbation de la Chambre, j'aurai su mériter celle du Sénat. (*Vifs applaudissements à gauche.*)

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

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

M. Dominique Delahaye. Je comprends, messieurs de la gauche, vos applaudissements retentissants qui manifestent votre fidélité ministérielle. Je crois bien que ce ministère fera les prochaines élections. (*Rires.*)

Votre ministre ne vous a rien promis du tout et vous l'applaudissez à tout rompre. Ah ! vous n'êtes pas difficiles à contenter ! Puissiez-vous n'être jamais au nombre des écrasés et qu'à lui ce juste châtiment soit uniquement réservé ! (*Exclamations.*)

Comment ! le ministre vient vous dire qu'il a pris toutes les précautions ; il n'y en a qu'une qui soit efficace et il n'en veut pas ! Quelle logique ! Il a cherché à vous démontrer que j'avais voulu faire adopter par tous les réseaux la signalisation de l'Orléans, alors que j'ai dit exactement le contraire. Il paraît que reculer le signal carré de façon que le champ de sécurité soit efficace, c'est changer le système de signalisation.

Dans le système de signalisation de tous les réseaux, il y a donc un disque rouge, que M. le ministre ne confond plus avec le signal carré. Il a fait des progrès depuis la discussion qui a eu lieu à la Chambre, où cependant il avait été applaudi.

Je n'ai rien demandé de semblable. Je demande simplement que, quand la défaillance humaine aura conduit à l'inobservation des signaux antérieurs, il reste assez d'espace pour qu'on ne puisse plus écraser ni wagons ni gens.

Cela, on ne veut pas me l'accorder. Qu'est ce qu'on m'accorde ? Une certaine marge.

La belle affaire ! c'est le terme qu'emploient les gens qui ne veulent rien préciser. Ce que je vous demande, c'est que la distance soit suffisante pour que la locomotive tamponneuse ne puisse pas trouver de wagon ou de locomotive à tamponner. A cela, vous ne voulez pas répondre.

Vous prétendez que les aveux que j'ai obtenus de gens supérieurement intelligents qui comprennent ce qu'ils disent n'ont plus de valeur quand, à leur tour, ces mêmes personnes sont dans votre cabinet. Qu'y a-t-il encore là qu'on ne veut pas expliquer ? Il faut que le public le sache : vous ne voulez rien faire d'efficace.

Je ne demande pas la signalisation de l'Orléans pour les autres réseaux. Je demande simplement des mesures qui empêchent qu'on écrase les gens.

Déjà j'avais dit et démontré que, si l'on plaçait le carré d'arrêt absolu à 125 mètres de la gare de Courville, il y aurait encore

un tamponnement. J'attends ce tamponnement. (*Exclamations et rires.*)

M. Jénouvrier. Ah ! mais non ! je passe à Courville !

M. Dominique Delahaye. Prenez-y garde, il y a autant de danger que dans le four crématoire. Et vous savez que c'est sur les effets beaucoup plus que sur la cause de la catastrophe de Melun que s'est étendu M. le ministre, alors qu'il y a une cause unique. Il ne l'a pas contesté. Il n'est pas venu dire que j'avais exagéré en faveur de l'Orléans. Qu'on me cite sur le réseau d'Orléans un seul tamponnement qui se soit produit du fait d'un signal brûlé ! Cela n'existe pas !

A droite. C'est très vrai !

M. Dominique Delahaye. Et quand vous êtes en face d'un pareil résultat, d'un fait aussi net, vous continuez à nous donner cet argument sans valeur : « Mais ailleurs, mais partout on fait autrement », et je vous ai pourtant donné trois exemples décisifs !

Le nombre des gens qui ont moins d'esprit que les autres est infini. N'imitiez pas ces gens, mais imitez ceux qui ont plus d'esprit que les autres, qui ont plus de prévoyance, plus de psychologie.

J'ai perdu mon temps, une fois de plus, mais une fois de plus, j'ai fait mon devoir. (*Très bien ! à droite.*)

M. Jénouvrier. Je demande la parole.

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

M. Jénouvrier. Messieurs, le but de mon interpellation était surtout d'obtenir de M. le ministre deux promesses très formelles : d'abord qu'on supprimât le cisaillement, et ensuite, qu'au signal visuel qui échappe quelquefois à la faillibilité du mécanicien, on ajoutât un signal sonore avertisseur sur les machines.

M. le ministre nous donne l'assurance qu'il fera tous ses efforts, et je lui en adresse d'avance mes remerciements...

Un sénateur à droite. Cela ne suffirait pas encore !

M. Jénouvrier. ...pour que tout signal soit muni d'un appareil électrique...

M. le ministre. Même le signal avancé.

M. Jénouvrier. Même le signal avancé, à 1470 mètres ; c'est bien ce que j'ai compris — qu'il fera, dis-je, en sorte que tout signal avancé soit muni d'un appareil électrique sonore et enregistreur qui reproduira sur la machine l'avertissement du signal visuel avancé. Dans ces conditions, je m'empresse de déclarer qu'en ce qui me concerne M. le ministre m'a donné toute satisfaction. (*Très bien !*)

M. Dominique Delahaye. Mais je suis plus difficile ; il ne m'a pas donné satisfaction, à moi.

M. Jénouvrier. Je parle pour moi, mon cher collègue.

Je demande donc au Sénat de vouloir bien voter l'ordre du jour pur et simple que M. le ministre a déclaré accepter. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. Le Gouvernement accepte l'ordre du jour pur et simple proposé par M. Jénouvrier.

M. le président. Je mets aux voix l'ordre du jour pur et simple.

(L'ordre du jour pur et simple est adopté.)

5. — 1^{re} DÉLIBÉRATION SUR PLUSIEURS PROPOSITIONS DE LOI RELATIVES A LA LÉGITIMATION DES ENFANTS NATURELS ET ADULTÉRINS

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la 1^{re} délibération sur : 1^o la pro-

position de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 331 du code civil et tendant à la légitimation des enfants adultérins ; 2^o la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 331 du code civil ; 3^o la proposition de loi de M. Maxime Lecomte ayant pour objet de modifier les articles 315 et 317 du code civil ; 4^o la proposition de loi de M. Reymoneng, tendant à modifier les articles 63, 313 et 333 du code civil, en ce qui concerne la légitimation des enfants naturels.

La commission demande au Sénat de disjoindre la disposition de l'article 1^{er} relative à l'article 313 du code civil qui lui avait été renvoyée. J'en rappelle le texte :

« Art. 313. — Le second paragraphe de cet article est ainsi complété :

« Toutefois, cet enfant sera tenu pour désavoué s'il a été légitimé par un nouveau mariage de sa mère. »

Je consulte le Sénat sur la disjonction. (La disjonction est prononcée.)

M. le président. A la suite du vote que le Sénat vient d'émettre, la commission propose de rédiger comme suit l'article 1^{er} :

L'article 331 du code civil est modifié ainsi qu'il suit :

« Les enfants nés hors mariage, autres que ceux nés d'un commerce adultérin, sont légitimés par le mariage subséquent de leurs père et mère, lorsque ceux-ci les ont légalement reconnus avant leur mariage ou qu'ils les reconnaissent au moment de sa célébration. Dans ce dernier cas, l'officier de l'état civil qui procède au mariage constate la reconnaissance et la légitimation dans un acte séparé.

« Lorsqu'un enfant naturel aura été reconnu par ses père et mère ou par l'un d'eux postérieurement à leur mariage, cette reconnaissance n'emportera légitimation qu'en vertu d'un jugement rendu en audience publique après enquête et débat en chambre du conseil, lequel jugement devra constater que l'enfant a eu, depuis la célébration du mariage, la possession d'état d'enfant commun.

« Les enfants adultérins sont légitimés, dans les cas suivants, par le mariage subséquent de leurs père et mère, lorsque ceux-ci les reconnaissent au moment de la célébration du mariage dans les formes déterminées par le premier paragraphe du présent article :

« 1^o Les enfants nés du commerce adultérin de la mère lorsqu'ils sont désavoués par le mari ou ses héritiers ;

« 2^o Les enfants nés du commerce adultérin du père ou de la mère lorsqu'ils sont réputés conçus à une époque où le père ou la mère avait un domicile distinct en vertu de l'ordonnance rendue conformément à l'article 878 du code de procédure civile et antérieurement à un désistement de l'instance, au rejet de la demande ou à une réconciliation judiciairement constatée ;

« 3^o Les enfants nés du commerce adultérin du mari, dans tous les autres cas, s'il n'existe pas, au moment du mariage subséquent, d'enfants ou de descendants légitimes issus du mariage au cours duquel l'enfant adultérin est né ou a été conçu.

« Toute légitimation sera mentionnée en marge de l'acte de naissance de l'enfant légitimé.

« Cette mention sera faite à la diligence de l'officier de l'état civil qui aura procédé au mariage, s'il a connaissance de l'existence des enfants, sinon à la diligence de tout intéressé. »

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1^{er}. (L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Les articles 2 et 3 de la proposition de la loi ayant été précédemment adoptés, je consulte le Sénat sur la

question de savoir s'il entend passer à une 2^e délibération.

(Le Sénat décide de passer à une 2^e délibération.)

M. le président. La commission propose de libeller comme suit l'intitulé de la proposition de loi :

« Proposition de loi concernant la légitimation des enfants adultérins. »

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

Il en est ainsi ordonné.

6. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Hervey. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat deux rapports faits au nom de la 7^e commission d'intérêt local chargée d'examiner deux projets de loi, adoptés par la Chambre des députés, autorisant :

Le 1^{er}, la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Hendaye (Basses-Pyrénées) ;

Le 2^e, la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Bidas (Basses-Pyrénées).

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

7. — COMMUNICATION DU DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Riotteau un rapport fait au nom de la 1^{re} commission d'intérêt local chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la vente par l'Etat à la ville des Sables-d'Olonne du bois de la Rudelière dépendant de la forêt du château d'Olonne.

Le rapport sera imprimé et distribué.

Voix nombreuses. A mardi !

8. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Je pense que le Sénat voudra renvoyer à la prochaine séance la suite de l'ordre du jour. (*Assentiment.*)

M. Gaudin de Villaine. Monsieur le président, à propos de l'ordre du jour, voulez-vous me permettre de faire une observation ?

M. le président. La parole est à M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine. Je demande au Sénat de vouloir bien inscrire à l'ordre du jour d'une séance de la semaine prochaine la discussion de la réforme électorale.

Il est extraordinaire que cette question traîne depuis si longtemps. Voilà dix jours que le rapport est fait, nous devrions l'avoir en mains.

Je demande que le projet de loi relatif à la réforme électorale soit discuté le plus tôt possible.

M. le président. Le rapport a été déposé à la séance d'hier jeudi ; c'est seulement après sa distribution que l'inscription à l'ordre du jour pourra être proposée. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gaudin de Villaine. Je reprendrai ma proposition mardi.

M. le président. Je propose au Sénat de se réunir mardi en séance publique avec l'ordre du jour suivant :

A deux heures et demie, réunion dans les bureaux :

Nomination des commissions mensuelles, savoir :

Commission des congés (9 membres) ;
Commission des pétitions (9 membres) ;

Commission d'intérêt local (9 membres) ;
Commission d'initiative parlementaire (18 membres).

A trois heures, séance publique :

1^{re} délibération sous réserve qu'il n'y aura pas débat sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les créations d'emplois de professeurs spéciaux dans les écoles primaires supérieures ;

Suite de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu ;

Suite de la 1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Lannelongue et un certain nombre de ses collègues, tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi de MM. Fessard, Tournon et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions ;

1^{re} délibération sur le projet de loi ayant pour objet de modifier les articles 5 et 27 de la loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à exonérer du droit de timbre les affiches concernant la fête nationale du 14 juillet ;

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à diviser en cinq cantons les communes de Roubaix, Wattrelos, Croix et Wasquehal (Nord) et à ériger Wattrelos en canton ;

1^{re} délibération sur le projet de loi sur le recel ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à réglementer l'affichage électoral ;

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier les conditions exigées pour l'obtention de la médaille d'honneur des sapeurs-pompiers ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement ;

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la surveillance des établissements de bienfaisance privée.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à six heures.)

Le Chef du service de la sténographie du Sénat,

ARMAND LELIOUX.

QUESTIONS ÉCRITES

Application de l'article 80 du règlement, modifié par la résolution du 7 décembre 1911 et ainsi conçu :

« Art. 80. — Tout sénateur peut poser à un ministre des questions écrites ou orales. »

« Les questions écrites, sommairement rédigées, sont remises au président du Sénat. »

« Dans les huit jours qui suivent leur dépôt, elles doivent être imprimées au Journal officiel avec les réponses faites par les ministres. Elles ne feront pas l'objet d'une publication spéciale. »

« Les ministres ont la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse... »

137. — **Question écrite**, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1914, par **M. Pouille**, sénateur, demandant à **M. le ministre des finances** quelles mesures seront prises pour faciliter l'avancement des percepteurs de 4^e classe en particulier, avancement retardé par suite de la diminution du nombre des perceptions de 3^e classe (109) dont le produit net se trouve supérieur à 4,000 fr., par application du décret du 11 juin 1912, ce qui les fait passer en 2^e classe et ne les rend plus accessibles aux percepteurs de 4^e classe.

Ordre du jour du mardi 17 février.

A deux heures et demie. — Réunion dans les bureaux :

Nomination des commissions mensuelles, savoir :

Commission des congés (9 membres).
Commission des pétitions (9 membres).
Commission d'intérêt local (9 membres).
Commission d'initiative parlementaire (18 membres).

A trois heures. — Séance publique :

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les créations d'emplois de professeurs spéciaux dans les écoles primaires supérieures. (N^{os} 427, année 1913, et 20, année 1914. — **M. Vincent**, rapporteur.)

Suite de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu. (N^{os} 66, année 1909 ; 438 et annexe, année 1913. — **M. Emile Aïmond**, rapporteur.)

Suite de la 1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Lannelongue et un certain nombre de ses collègues, tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité. (N^{os} 311, année 1910 ; 354 et 402, année 1912, et 449, année 1913. — **M. Cazeneuve**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de MM. Fessard, Tournon et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions. (N^{os} 25 rectifié, 44 rectifié et 51. — Amendements au projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1910 — et 265, année 1913. — **M. Emile Aïmond**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi ayant pour objet de modifier les articles 5 et 27 de la loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique. (N^{os} 82, année 1909 ; 61, 61 rectifié bis et 61 rectifié ter, année 1910 ; 292, année 1913. — **M. Paul Strauss**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à exonérer du droit de timbre les affiches concernant la fête nationale du 14 juillet. (N^{os} 330, année 1910 ; 295, année 1913, et 5, année 1914. — **M. de Selves**, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à diviser en cinq cantons les communes de Roubaix, Wattrelos, Croix et Wasquehal (Nord) et à ériger Wattrelos en canton. (N^{os} 154, fasc. 51, année 1913, et 11, fasc. 4, année 1914. — **M. de Langenhagen**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi sur le recel. (N^{os} 172, année 1913, et 14, année 1914. — **M. Pouille**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ten-

dant à réglementer l'affichage électoral. (Nos 23 et 27, année 1914. — M. Alexandre Bérard, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier les conditions exigées pour l'obtention de la médaille d'honneur des sapeurs-pompiers. (Nos 275, 485, année 1913, et 26, année 1914. — M. Alexandre Bérard, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement. (Nos 333, année 1913, et 25, année 1914. — M. Pauliat, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la surveillance des établissements de bienfaisance privés. (Nos 348, année 1912, et 28, année 1914. — M. Ferdinand-Dreyfus, rapporteur.)

Bureaux du vendredi 13 février.

1^{er} bureau.

MM. Aubry, Constantine. — Beaupin, Nièvre. — Béjarry (de), Vendée. — Boudenoot, Pas-de-Calais. — Cannac, Aveyron. — Cauvin (Ernest), Somme. — Clemenceau, Var. — Crépin, la Réunion. — Daniel, Mayenne. — Debierre, Nord. — Doumer (Paul), Corse. — Empereur, Savoie. — Farny, Seine-et-Marne. — Fleury (Paul), Orne. — Forsans, Basses-Pyrénées. — Freycinet (de), Seine. — Gaudin de Villaine, Manche. — Gavini, Corse. — Gentilliez, Aisne. — Hémon (Louis), Finistère. — Huguet, Pas-de-Calais. — Humbert (Charles), Meuse. — Knight, la Martinique. — Le Roux, Vendée. — Maujan, Seine. — Maureau (Vaucluse). — Mercier (général), Loire-Inférieure. — Monnier, Eure. — Pauliat Cher. — Potié (Auguste), Nord. — Rey (Emile), Lot. — Sabaterie, Puy-de-Dôme. — Sarrien, Saône-et-Loire.

2^e bureau.

MM. Béranger. — Boucher (Henry), Vosges. — Capéran, Tarn-et-Garonne. — Chaumié, Lot-et-Garonne. — Colin (Maurice), Alger. — Combes, Charente-Inférieure. — Cordelet Sarthe. — David (Henri), Loir-et-Cher. — Fabien-Cesbron, Maine-et-Loire. — Forichon, Indre. — Fortier, Seine-Inférieure. — Gabrielli, Corse. — Gauvin, Loir-et-Cher. — Goirand, Deux-Sèvres. — Gomot, Puy-de-Dôme. — Guilloteaux, Morbihan. — Hayez, Nord. — Henry Béranger, Guadeloupe. — Jenouvrier, Ile-et-Vilaine. — Keranflech (de), Côtes-du-Nord. — Lhopiteau, Eure-et-Loir. — Limon, Côtes-du-Nord. — Lintilhac (Eugène), Cantal. — Lozé, Nord. — Ordinaire (Maurice), Doubs. — Perchot, Basses-Alpes. — Philipot, Côte-d'Or. — Quesnel, Seine-Inférieure. — Renaudat, Aube. — Réveillaud (Eugène), Charente-Inférieure. — Thounens, Gironde. — Trouillot (Georges), Jura. — Vallé, Marne.

3^e bureau.

MM. Aguilhon, Deux-Sèvres. — Albert Peyronnet, Allier. — Basire, Manche. — Bérard (Alexandre), Ain. — Blanc, Hautes-Alpes. — Bollet, Ain. — Bonnelat, Cher. —

Charles Dupuy, Haute-Loire. — Chautemps (Emile), Haute-Savoie. — Elva (comte d'), Mayenne. — Gouzy, Tarn. — Jaille (amiral de la), Loire-Inférieure. — Kerouartz (de), Côtes-du-Nord. — Latappy, Landes. — Leblond, Seine-Inférieure. — Lecomte (Maxime), Nord. — Leglos, Indre. — Limouzain-Laplanche, Charente. — Magnien, Saône-et-Loire. — Monis (Ernest), Gironde. — Nègre, Hérault. — Perreau, Charente-Inférieure. — Pichon (Stéphen), Jura. — Poirson, Seine-et-Oise. — Ranson, Seine. — Raymond, Haute-Vienne. — Reymond (E.), Loire. — Saint-Romme, Isère. — Servant, Vienne. — Surreaux, Vienne. — Tréveneuc (comte de), Côtes-du-Nord. — Vermorel, Rhône. — Vidal de Saint-Urbain, Aveyron.

4^e bureau.

MM. Aimond, Seine-et-Oise. — Audren de Kerdrel (général), Morbihan. — Bussière, Corrèze. — Cabart-Danneville, Manche. — Chambige, Puy-de-Dôme. — Codet (Jean), Haute-Vienne. — Cuvinot, Oise. — Danelle-Bernardin, Haute-Marne. — Darbot, Haute-Marne. — Decrais (Gironde). — Defumade, Creuse. — Delahaye (Dominique), Maine-et-Loire. — Dellestable, Corrèze. — Dupont, Oise. — Genet, Charente-Inférieure. — Labbé (Léon), Orne. — Lamarzelle (de), Morbihan. — Louis Blanc, Drôme. — Menier (Gaston), Seine-et-Marne. — Mir, Aude. — Morel (Jean), Loire. — Murat, Ardèche. — Pams (Jules), Pyrénées-Orientales. — Peschaud Cantal. — Petitjean, Nièvre. — Poirrier, Seine. — Razimbaud, Hérault. — Reynald, Ariège. — Riboisière (comte de La), Ile-et-Vilaine. — Riotteau, Manche. — Rouby, Corrèze. — Touron, Aisne. — Vieu, Tarn.

5^e bureau.

MM. Audiffred, Loire. — Barbier, Seine. — Bersez, Nord. — Boivin-Champeaux, Calvados. — Bonnefoy-Sibour, Gard. — Bony-Cisternes, Puy-de-Dôme. — Bourganet, Loire. — Bourgeois (Léon), Marne. — Brindeau, Seine-Inférieure. — Butterlin, Doubs. — Charles Chabert, Drôme. — Flandin (Etienne), Inde française. — Gervais, Seine. — Giresse, Lot-et-Garonne. — Guingand, Loiret. — Herriot, Rhône. — Jeanneney, Haute-Saône. — Le Hérissé, Ile-et-Vilaine. — Loubet (J.), Lot. — Martell, Charente. — Martinet, Cher. — Mazière, Creuse. — Milliard, Eure. — Milliès-Lacroix, Landes. — Ournac, Haute-Garonne. — Pédebidou, Hautes-Pyrénées. — Réal, Loire. — Régismanset, Seine-et-Marne. — Ribière, Yonne. — Sarraut (Maurice), Aude. — Séblin, Aisne. — Vilar (Edouard), Pyrénées-Orientales. — Viseur, Pas-de-Calais.

6^e bureau.

MM. Amic, Alpes-Maritimes. — Beauvillage, Rhône. — Brager de La Ville-Moysan, Ile-et-Vilaine. — Cazeneuve, Rhône. — Chauveau, Côte-d'Or. — Courrégelongue, Gironde. — Daudé, Lozère. — Delhon, Hérault. — Develle (Jules), Meuse. — Doumergue (Gaston), Gard. — Ermant, Aisne. — Félix Martin, Saône-et-Loire. — Fortin, Finistère. — Grosdidier (Meuse). — La Batut (de), Dordogne. — Lebert, Sarthe. — Le Breton, Mayenne. — Leygue (Honoré), Haute-Garonne. — Maquennehen, Somme. — Martin (Louis), Var. — Meline, Vosges. —

Merlet, Maine-et-Loire. — Monfeullart, Marne. — Mougeot, Haute-Marne. — Noël, Oise. — Reymoneng, Var. — Rivet, Isère. — Rousé, Somme. — Savary, Tarn. — Vagnat, Hautes-Alpes. — Viger, Loiret. — Ville, Allier. — Vissaguet, Haute-Loire.

7^e bureau.

MM. Aunay (d'), Nièvre. — Bidault, Indre-et-Loire. — Bienvenu Martin, Yonne. — Castillard, Aube. — Catalogne, Basses-Pyrénées. — Chéron (Henry), Calvados. — Courcel (baron de), Seine-et-Oise. — Couyba, Haute-Saône. — Destieux-Junca, Gers. — Dubost (Antonin), Isère. — Dupuy (Jean), Hautes-Pyrénées. — Estournelles de Constant (d'), Sarthe. — Fagot, Ardennes. — Fiquet, Somme. — Gérard (Albert), Ardennes. — Girard (Théodore), Deux-Sèvres. — Goy, Haute-Savoie. — Henri-Michel, Basses-Alpes. — Larère, Côtes-du-Nord. — Las Cases (Emmanuel de), Lozère. — Lemarié, Ile-et-Vilaine. — Leygue (Raymond), Haute-Garonne. — Marcère (de), Mascla, Bouches-du-Rhône. — Maurice-Faure, Drôme. — Mulac, Charente. — Perrier (Antoine), Savoie. — Pichon, Finistère. — Pouille, Vienne. — Rambourgt, Aube. — Ribot, Pas-de-Calais. — Richard, Saône-et-Loire. — Trystram, Nord.

8^e bureau.

MM. Astier, Ardèche. — Baudin (Pierre), Ain. — Belhomme, Lot-et-Garonne. — Bepmale, Haute-Garonne. — Bodinier, Maine-et-Loire. — Cachet, Orne. — Decker-David, Gers. — Denoix, Dordogne. — Devins, Haute-Loire. — Faisans, Basses-Pyrénées. — Fenoux, Finistère. — Gauthier, Aude. — Genoux, Haute-Saône. — Gravin, Savoie. — Grosjean, Doubs. — Guérin (Eugène), Vaucluse. — Guillier, Dordogne. — Jouffray, Isère. — Le Cour Grandmaison, Loire-Inférieure. — Maillard, Loire-Inférieure. — Messner, Côte-d'Or. — Mézières, Meurthe-et-Moselle. — Mollard, Jura. — Paul Strauss, Seine. — Pelletan (Camille), Bouches-du-Rhône. — Peyrot, Dordogne. — Pontbriand (du Breil, comte de), Loire-Inférieure. — Riou, Morbihan. — Rouland, Seine-Inférieure. — Sancel, Gers. — Thiéry (Laurent), Belfort. — Vacherie, Haute-Vienne. — Vinet, Eure-et-Loir.

9^e bureau.

MM. Alsace (comte d'), prince d'Hénin, Vosges. — Baudet (Louis), Eure-et-Loir. — Belle, Indre-et-Loire. — Chapuis, Meurthe-et-Moselle. — Chastenot (Guillaume), Gironde. — Cocula, Lot. — Crémieux (Fernand), Gard. — Ferdinand-Dreyfus, Seine-et-Oise. — Flaissières, Bouches-du-Rhône. — Gacon, Allier. — Guillemaut, Saône-et-Loire. — Halgan, Vendée. — Herve, Eure. — Hubert (Lucien), Ardennes. — Langenhagen (de), Meurthe-et-Moselle. — Lourtès, Landes. — Lucien Cornet, Yonne. — Mascaraud, Seine. — Mercier (Jules), Haute-Savoie. — Monsservin, Aveyron. — Peytral, Bouches-du-Rhône. — Pic-Paris, Indre-et-Loire. — Pontaille, Rhône. — Ratier (Antony), Indre. — Saint-Germain, Oran. — Saint-Quentin, (comte de), Calvados. — Sauvan, Alpes-Maritimes. — Sculfort, Nord. — Selves (de), Tarn-et-Garonne. — Simonet, Creuse. — Villiers, Finistère. — Vincent (Ardèche).