SÉNAT

Session ordinaire de 1917.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 10e SÉANCE

Séance du jeudi 8 février.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Dépôt par M. Clémentel, ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, au nom de M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, de M. le ministre de l'intérieur, et au sien, d'un projet de loi sur les réquisitions civiles.

Sur le renvoi : MM. Milliès-Lacroix, Jean Morel, Léon Mougeot, Jénouvrier, Henry Bérenger, Vieu, Peytral et Louis Martin.

Renvoi à la commission, nommée le 30 décembre 1916, chargée de l'étude de l'organisation économique du pays pendant et après la guerre.

3. — Dépôt par M. Clémentel, ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, au nom de M. le ministre de la guerre, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la visite par les commissions spéciales de réforme des exemptés et réformés. — Renvoi à la commission de l'armée.

4. — Dépôt par M. Cazeneuve d'un 3e rapport supplémentaire 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.

Dépôt par M. Guillaume Chastenet d'un rapport supplémentaire, au nom de la commission des finances, sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, ayant pour objet : 1° de dispenser du timbre et de l'enregistrement les pièces produites à l'effet d'obtenir remise ou payement des objets, sommes et valeurs dépendant des successions des militaires et marins tués à l'ennemi et des civils décédés par suite de faits de guerre ; 2° de simplifier les formalités imposées à leurs héritiers en ligne directe et aux conjoints ; 3° de dispenser du timbre et de l'enregistrement les testaments faits par des militaires pendant la durée des hostilités.

5. — Adoption de deux projets de loi d'intérêt local, adoptés par la Chambre des députés, autorisant :

Le 1er, la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Carantec (Finistère) ;

Le 2e, la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi du Mans (Sarthe).

6. — Adoption de l'article unique du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant la régularisation d'un décret portant ouverture de crédits, sur l'exercice 1916, au titre du budget annexe des monnaies et médailles.

7. — 1re délibération sur le projet de loi adopté par la Chambre des députés, relatif à la surveillance des opérations de réassurances souscrites ou exécutées en France et en Algérie.

Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.

Déclaration de l'urgence.

Adoption des six articles et de l'ensemble du projet de loi.

8. — Interpellation de M. Poirrier et plusieurs de ses collègues, sur l'approvisionnement en charbon des usines, des services publics et de la population civile du département de la Seine.

Interpellation de MM. Poirson et Aimond, sur les mesures prises pour l'approvisionnement du charbon dans le département de Seine-et-Oise.

Jonction de la discussion des deux interpellations :

MM. Paul Strauss, Poirson, Perchot, Aimond et Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

9. — Dépôt par M. Albert Métin, sous-secrétaire d'Etat des finances, de trois projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :

Le 1er, au nom de M. le ministre de l'intérieur, de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, de l'instruction publique et des beaux-arts ; de M. le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, et de M. le ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement, abaissant la limite d'âge déterminée pour la nomination de certains agents assermentés. — Renvoi à la commission nommée le 14 juin 1910, relative à l'organisation départementale et communale ;

Le 2e, au nom de M. le ministre de l'intérieur, tendant : 1° à ajourner les opérations de revision des listes électorales pour 1917 ; 2° à ajourner les élections législatives, départementales, communales et consulaires. — Renvoi à la commission nommée le 14 juin 1910, relative à l'organisation départementale et communale ;

Le 3e, au nom de M. le ministre des finances, portant annulation et ouverture de crédits sur les exercices 1916 et 1917, par suite des modifications apportées à la composition du Gouvernement. — Renvoi à la commission des finances.

10. — Règlement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au vendredi 9 février.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. de La Batut, *l'un des secrétaires*, donne lecture du procès-verbal de la séance du jeudi 1er février.

Le procès-verbal est adopté.

2. — DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. La parole est à M. le ministre du commerce pour le dépôt d'un projet de loi pour lequel il demande au Sénat de déclarer l'urgence.

M. Clémentel, *ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes.* J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, de M. le ministre de l'intérieur, et au mien, un projet de loi sur les réquisitions civiles.

J'ai l'honneur de demander au Sénat de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, veuillez donner lecture de l'exposé des motifs.

M. le ministre. Messieurs, les efforts faits jusqu'à ce jour en vue de recruter, parmi les chômeurs de la main-d'œuvre pour les usines de guerre, pour l'agriculture et pour les industries dont le bon fonctionnement est indispensable à l'existence de la nation, ont rendu tout ce que l'on pouvait en attendre. Les enquêtes poursuivies par le ministère du travail montrent que, parmi les personnes qui touchent encore, à l'heure actuelle, des secours de chômage, l'on ne saurait plus trouver d'ouvriers du sexe masculin à capacité physique suffisante pour pouvoir être employés à des travaux suivis.

C'est donc ailleurs qu'il faut chercher les travailleurs nouveaux qui sont encore nécessaires à la défense nationale ; le Gouvernement a pensé qu'il ne fallait pas hésiter à faire appel aux citoyens non mobilisés et à leur demander d'appliquer leurs aptitudes au service de la nation, en abandonnant au besoin leurs occupations actuelles, si celles-ci ne concourent pas à des travaux intéressant directement la défense nationale ou la vie du pays.

Il a paru possible de réaliser cette fin sans recourir à des moyens extrêmes de nature à troubler la vie économique du pays. Il suffit que le Gouvernement, déjà armé d'un droit étendu de réquisition pour les besoins de l'armée par la loi du 3 juillet 1877, puisse étendre ce droit, dans des circonstances particulières, à la main-d'œuvre nécessaire aux besoins du ravitaillement de la population.

Les dispositions de l'article 53 de la loi du 3 juillet 1877, modifiée par la loi du 23 juillet 1911, qui ne visent, dans leur teneur actuelle, que « les productions, fabrications et réparations exigées pour le service des armées et de la flotte, les établissements de la guerre ou de la marine et les approvisionnements des places de guerre », seraient rendues applicables, par l'article premier du projet ci-après, « à tous les établissements, entreprises ou travaux intéressant la défense nationale ou le ravitaillement de la population civile ».

Ce droit de réquisition, l'Etat n'en userait qu'avec ménagement. Le projet de loi prévoit, en effet, trois opérations. En premier lieu, l'établissement d'un répertoire nominatif et professionnel des Français de seize à soixante ans, non mobilisés, susceptibles d'être requis, répertoire dressé à l'aide des déclarations faites par lesdites personnes à la mairie de leur résidence. Une seconde opération est l'invitation faite aux personnes recensées de s'engager volontairement dans les services ou entreprises signalés par le Gouvernement comme réclamant cette main-d'œuvre. Enfin, si les engagements volontaires n'ont pas répondu aux besoins signalés, il est procédé à des affectations d'office, suivant des règles excluant toute faveur et tout arbitraire.

Des dispositions spéciales assurent le maintien dans leur emploi actuel des hommes qui sont déjà au service des établissements, entreprises ou travaux intéressant la défense nationale et le ravitaillement de la population. Les travaux agricoles sont naturellement compris dans ces catégories de travaux.

Le système organisé par le projet de loi institue un régime de guerre dont l'application doit être limitée à la durée des hostilités. C'est par cette caractéristique essentielle qu'il se différencie de diverses propositions d'initiative parlementaire qui tendent à organiser pour le temps de paix des des mesures plus complètes de conscription civile en vue de parer aux risques futurs d'une nouvelle conflagration.

C'est avec confiance que nous vous demandons de ratifier les propositions que vous fait aujourd'hui le Gouvernement ; elles constituent une mesure de prévoyance et d'organisation essentielle à l'intensification de nos productions de guerre, et éventuellement aux besoins primordiaux de la population civile.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence, qui est demandée par le Gouvernement.

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

L'urgence est déclarée.

M. le président de la commission d'organisation économique du pays pendant et après la guerre demande que ce projet de loi soit renvoyé à cette commission déjà saisie d'une proposition analogue.

M. Milliès-Lacroix. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Milliès-Lacroix.

M. Milliès-Lacroix. Messieurs, le projet de loi qui vient d'être déposé par le Gouvernement est d'une importance capitale. Son objet, évidemment, n'avait pas été prévu lorsque la commission relative à l'organisation économique du pays pendant et après la guerre a été nommée par le Sénat; je demande, en conséquence, que le projet de loi soit renvoyé aux bureaux où il pourra être discuté par ceux de nos collègues qui voudraient faire partie de la commission spéciale.

M. Jean Morel. Je demande la parole.

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

M. Jean Morel. Messieurs, je tiens compte des observations de M. Milliès-Lacroix.

Cependant, il m'apparaît que le renvoi à la commission d'organisation économique serait plus naturel.

Cette commission est déjà saisie de propositions semblables émanant de l'initiative parlementaire. Il faut donc, pour qu'elle en puisse faire l'étude raisonnée et complète, qu'elle soit à même de comparer entre elles les différentes propositions qui, dans cet ordre d'idées, pourraient être soumises à l'examen de l'Assemblée.

C'est pourquoi je demande au Sénat de décider que cette commission, qui travaille beaucoup depuis sa constitution, soit saisie du projet de loi déposé par le Gouvernement.

M. Milliès-Lacroix. J'ai pris part, dans une très large mesure, à l'organisation de la commission dont vient de parler mon collègue et ami M. Morel.

C'est de la commission de l'armée qu'est venue l'idée de cette commission qui a été constituée dans des conditions tout à fait spéciales. (*Très bien! très bien!*)

Si je ne me trompe, le Sénat n'a été appelé qu'à compléter cette commission. Tous les membres de la commission officieuse ont été élus membres de la nouvelle commission et pour un objet entièrement différent. J'ajoute qu'il s'agissait ici surtout de l'organisation économique de l'après-guerre.

M. Paul Strauss. Et de la guerre aussi.

M. Milliès-Lacroix. Je n'ai pas dit uniquement de l'après-guerre, mais c'était surtout pour cet objet.

J'estime qu'il y a ici quelque chose de tout à fait particulier, d'entièrement nouveau. C'est un pouvoir donné au Gouvernement — pouvoir contre lequel je ne m'élève pas, bien entendu — d'exercer la réquisition au profit de telle ou telle industrie qu'il serait utile de favoriser pendant la guerre, dans l'intérêt de la défense nationale.

Mais le projet actuel est un fait nouveau, Il vise la réquisition, mise au service de l'industrie privée, de la vie civile. J'estime que ce projet de loi gagnera à être étudié devant les bureaux, et que les commissaires doivent être nommés en connaissance de cause. Je demande donc au Sénat de renvoyer le projet de loi aux bureaux. (*Très bien! sur divers bancs.*)

M. Jean Morel. Je demande la parole.

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

M. Jean Morel. Messieurs, je tiens à répondre d'un mot aux nouvelles observations formulées par M. Milliès-Lacroix.

La commission de l'organisation économique a été nommée récemment et elle a aujourd'hui une existence réglementaire que n'avait pas la conférence des grandes commissions qui l'a précédée. J'ajoute, d'ailleurs, pour mettre le Sénat au courant de ses travaux, qu'elle s'est divisée en un certain nombre de sous-commissions, parmi lesquelles la section du travail et de la production nationale, qui se réunit fréquemment, travaille avec assiduité, et, je le répète, elle est déjà saisie de projets semblables à celui qui est présenté par le Gouvernement.

Je tenais à donner ces renseignements au Sénat. L'Assemblée décidera. Quant à nous, si ce projet nous est renvoyé, nous étudierons d'urgence l'importante question qu'il soulève, avec le désir d'apporter promptement un rapport et des conclusions que nous soumettrons avec confiance à l'approbation du Sénat. (*Très bien! sur divers bancs.*)

M. Léon Mougeot. Je demande la parole.

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

M. Léon Mougeot. J'ajoute aux observations de M. Jean Morel une simple réflexion. Les observations de notre honorable collègue, M. Milliès-Lacroix, auraient pu être formulées avec opportunité le jour où a été déposée, sur le bureau du Sénat, la proposition de loi sur la mobilisation civile, dont M. Henry Bérenger a pris l'initiative et dont l'objet est identique à celui du projet de loi que le Gouvernement vient de nous apporter.

Cette proposition de M. Bérenger, le Sénat l'a renvoyée à la commission d'organisation économique, qui venait d'être élue peu de jours auparavant. Tout le monde alors a trouvé naturel d'en saisir cette commission. Si nous décidions aujourd'hui que le projet analogue du Gouvernement serait examiné par une autre commission, nommée spécialement à cet effet, nous aurions l'air d'admettre, ou bien que c'est à la légère que nous avons chargé la commission de l'organisation économique d'étudier la proposition de M. Henry Bérenger, ou bien que nous faisons peu de cas des propositions dues à l'initiative parlementaire. (*Très bien!*)

Que signifierait, en effet, le renvoi aux bureaux, dans les circonstances actuelles? Il équivaudrait, en quelque sorte, à proclamer aujourd'hui que, du moment qu'une question nous est soumise sous la forme d'un projet de loi, elle acquiert tout de suite à nos yeux plus d'importance, qu'elle réclame, par suite, un examen plus attentif, et, par conséquent, une discussion préalable dans nos bureaux, que si nous en sommes saisis par l'initiative d'un de nos collègues.

Telle ne saurait être la pensée du Sénat. (*Très bien! très bien!*)

M. Milliès-Lacroix. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Milliès-Lacroix.

M. Milliès-Lacroix. Messieurs, je regrette de me trouver en désaccord avec mon honorable ami M. Mougeot; mais il me permettra de lui dire que la proposition de loi dont il a entretenu le Sénat n'avait pas pour objet de donner au Gouvernement le droit de réquisition, pouvoir tout à fait nouveau dans notre organisation publique; or, tout est là, précisément, dans le projet de loi qui vous est soumis.

Il importe donc que le Sénat, se trouvant en présence d'un texte législatif aussi important, puisse l'examiner au préalable dans ses bureaux, devant lesquels ses commissaires auront pu développer leur opinion. Les projets gagnent beaucoup à être étudiés de la sorte.

Notre très distingué collègue M. Bérenger ne m'en voudra pas si j'ajoute que sa proposition de loi n'a point l'importance du projet de loi que dépose le Gouvernement.

M. Henry Bérenger. Alors, le Gouvernement a plus d'importance que le Sénat?

M. Milliès-Lacroix. Je ne dis pas cela, certes; vous savez bien, mon cher ami, qu'il ne peut y avoir, dans mes paroles, rien de désobligeant à votre endroit; nul plus que moi ne rend hommage à votre talent.

Toutefois, lorsque votre proposition de loi a été déposée sur le bureau du Sénat, elle ne l'a pas été tout à fait dans le même esprit que le projet de loi du Gouvernement.

Il importe donc que cette question soit étudiée avec la plus grande attention et que, suivant la tradition — que l'on ne devrait jamais oublier — les bureaux soient appelés à se prononcer. (*Très bien!*)

Tels sont les motifs pour lesquels je demande le renvoi aux bureaux. (*Applaudissements.*)

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

M. Jénouvrier. Messieurs, il a été rarement déposé, je crois, un projet de loi dont les conséquences soient aussi graves que celles du projet déposé par le Gouvernement. Je déclare tout d'abord que j'en suis très partisan; mais peut-être ne trouverez-vous pas inutile que chacun des membres de la haute Assemblée, réunie dans ses bureaux, puisse faire connaître les motifs de son opinion, non seulement sur le principe, mais encore sur les modalités du projet de loi.

J'entends bien que le Sénat a nommé une grande commission des intérêts économiques, présidée par notre distingué collègue M. Peytral; mais enfin, dans cette commission, bien qu'elle ait été nommée dans des conditions normales,...

M. Halgan. Anormales!

M. Jénouvrier. ...certains groupements de notre Assemblée ne sont point représentés.

M. Halgan. C'est précisément ce qui est anormal.

M. Jénouvrier. Ne croyez-vous pas qu'un projet de loi aussi grave devrait être étudié et discuté dans les bureaux afin que les commissaires appelés à constituer la commission aient pu faire reconnaître leur opinion.

Je m'associe donc à l'honorable M. Milliès-Lacroix pour demander au Sénat le renvoi du projet de loi aux bureaux. (*Très bien!*)

M. Henry Bérenger. Je demande la parole.

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

M. Henry Bérenger. Messieurs, je n'avais nullement l'intention de prendre la parole dans ce débat improvisé. Je veux d'abord dire que, pour moi, les questions de procédure, parlementaires ou autres, m'importent peu, pourvu que les idées fassent leur chemin: peu importe la route suivie, pourvu qu'elle aboutisse quelque part! (*Adhésion.*)

Cela dit, l'honorable M. Milliès-Lacroix me permettra d'ajouter qu'il n'a peut-être pas pris connaissance intégralement du texte de mon projet de mobilisation civile,...

M. Milliès-Lacroix. Je le reconnais volontiers.

M. Henry Bérenger. ...sans quoi, il aurait constaté que cette proposition s'appuie sur les trois lois concernant les réquisitions: lois des 3 juillet 1877, 29 mars 1906 et 23 juillet 1911, dont M. Milliès-Lacroix fut

lui-même l'un des éminents rapporteurs de la commission de l'armée devant le Sénat.

Le projet de mobilisation civile que j'ai eu l'honneur de déposer, le 29 décembre dernier, sur la tribune du Sénat — tribune qui, après tout, vaut peut-être le bureau du conseil des ministres, — avait précisément pour but d'organiser la réquisition des civils inemployés ou mal employés (*Très bien! très bien!*) dans le cas prévu par les lois sur la réquisition.

Il ne s'agissait pas d'encapoter toute la nation: il s'agissait d'organiser la main-d'œuvre civile. (*Très bien!*)

Mais, dans ma proposition de loi, la mobilisation se présentait d'abord comme un acte de prévoyance générale dont la réquisition ne devait être qu'une conséquence légale. Il a plu au Gouvernement de reprendre, en somme, à peu près toutes les dispositions du titre II de mon projet, de les enrober et de les présenter sous une forme plus enveloppée et plus juridique d'apparence, en substituant l'expression « extension du droit de réquisition » à celle de « mobilisation civile ». Peu importe : la seule question est de savoir si la France entend organiser l'arrière comme elle a organisé l'avant. (*Vive approbation.*)

Je le déclare très net, une fois de plus, j'attache fort peu, je le répète devant le Sénat, d'importance à toutes ces questions de procédure parlementaire et gouvernementales ; l'essentiel, c'est de défendre notre pays et de l'outiller, en vue de la victoire, par tous les moyens à notre disposition. (*Très bien! très bien!*)

Vous avez, messieurs, institué de grandes commissions : la commission des finances, à laquelle le Sénat a toujours rendu hommage, et ce n'est pas moi qui viendrai demander qu'on lui enlève les longues et anciennes prérogatives et quelquefois les privilèges qu'elle possède dans cette Assemblée ; puis les commissions de l'armée, de la marine, des affaires étrangères, et celle des travaux publics.

Enfin, vous avez décidé, conformément, d'ailleurs, à ce qui doit être l'idéal d'un pays en guerre, de créer une commission d'organisation économique pendant et après la guerre, commission à la constitution de laquelle vous avez donné beaucoup de solennité, puisque vous l'avez nommée au scrutin de liste, dans les bureaux; vous venez récemment de décider de la compléter par la nomination de neuf nouveaux membres, ce qui fait qu'elle en comprendra quarante-cinq.

Si vous la dessaisissez, au fur et à mesure, de tous les projets qui devraient lui revenir, le Sénat se déjugera lui-même; et, si la théorie de M. Milliès-Lacroix devait être suivie, ce n'est pas seulement ce projet de loi qui devrait être renvoyé aux bureaux, mais tous les projets qui intéressent la commission de l'armée, celle de la marine ou celle des travaux publics. (*Mouvements divers*).

Dans ces conditions, à mon avis, si le Sénat veut être logique avec lui-même, s'il veut avoir une doctrine de guerre, je veux dire une organisation parlementaire pour conduire la guerre, il renverra le projet du Gouvernement, qui n'est qu'une adaptation de notre proposition sur la mobilisation civile, à la commission d'organisation économique du pays pendant et après la guerre. (*Applaudissements.*)

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

M. Vieu. Messieurs, je voulais précisément faire les mêmes observations qu'a si bien développées M. Bérenger, à savoir que nous avons de grandes commissions : la commission des finances, la commission de l'armée, la commission de la marine auxquelles, chaque jour, nous renvoyons les projets nouveaux qui nous sont présentés. Dans ces conditions, je ne vois pas pourquoi l'on ferait une exception en ce qui concerne la commission d'organisation économique, qui se trouverait ainsi frappée d'un véritable dessaisissement.

Je ne suis d'ailleurs pas suspect en l'espèce, car je n'en fais pas partie et ne sais même pas comment cette commission a été nommée.

En conséquence, je demande le renvoi du projet de loi à la commission d'organisation économique. (*Très bien! à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission d'organisation économique.

M. Peytral, *président de la commission d'organisation économique.* Messieurs, je demande au Sénat de vouloir bien renvoyer à la commission d'organisation économique le projet de loi qui vient d'être déposé par M. le ministre du commerce.

Je suis partisan, en principe, de la discussion dans les bureaux; mais je comprends le sentiment qui a poussé le Sénat à nommer les grandes commissions dont M. Bérenger a fait l'énumération. Si vous refusiez le renvoi devant la commission des intérêts économiques, vous seriez forcément amenés à en faire de même toutes les fois que les questions les plus sérieuses viendraient devant vous, soit proposées par le Gouvernement, soit faisant l'objet de l'initiative parlementaire.

J'ajoute, pour lever les scrupules de ceux de nos collègues qui pourraient en avoir à ce sujet, que le Sénat va être appelé à désigner très prochainement neuf de ses membres pour compléter cette commission. Ce sera une excellente occasion pour discuter, dans les bureaux, la question qui nous est soumise. Les neuf membres nouveaux nommés à l'occasion du projet actuel, pourront donc apporter à la commission d'organisation économique l'opinion du Sénat.

Telles sont les considérations qui m'engagent, messieurs, à demander le renvoi du projet de loi à la commission des intérêts économiques. (*Approbations.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Martin.

M. Louis Martin. Messieurs, j'estime que le renvoi aux bureaux, demandé par M. Milliès-Lacroix, est conforme à l'esprit de notre règlement, dont l'article 18 stipule :

« Le Sénat peut, s'il le juge convenable, renvoyer à une commission déjà formée l'examen des projets ou propositions qui lui sont soumis. »

Des termes de cet article, il semble résulter que la règle générale soit le renvoi aux bureaux, et, l'exception, le renvoi à une commission déjà nommée. Or, la commission de l'organisation économique, au dire de son président même, doit être complétée.

S'il en est ainsi, et s'il suffisait de nommer neuf membres nouveaux dans les bureaux pour sauvegarder les droits du Sénat, c'est que la haute Assemblée ne serait pas difficile à cet égard.

En effet, cent vingt de nos collègues ne font partie d'aucune grande commission.

Eh bien, puisque l'on parle de mobilisation civile, occupons-nous un peu de la mobilisation parlementaire, qui donnera à chaque sénateur la possibilité de prendre part aux travaux de plusieurs grandes commissions.

Je demande que ces cent vingt sénateurs ne soient pas privés, aujourd'hui, du droit de se prononcer sur le projet de loi concernant la réquisition civile. L'honorable M. Peytral, objecte que cette procédure pourrait être employée à l'égard de tel projet dont on voudrait saisir la commission de la marine ou la commission de l'armée.

Mais, je ne vois pas où serait le mal, si le Sénat estimait que tel projet qui, régulièrement devrait être soumis à la commission de l'armée ou à la commission de la marine, sera plus utilement examiné par une commission spéciale.

A mon sens, nous devons tendre vers une collaboration aussi complète que possible de tous les sénateurs à l'œuvre législative qui nous est confiée. Or, c'est par le renvoi aux bureaux que cette collaboration sera assurée de la façon la plus efficace. C'est pourquoi, messieurs, désireux de sauvegarder les droits de tous nos collègues, je demande le renvoi aux bureaux du projet de loi déposé par M. le ministre du commerce. (*Très bien!*)

M. le président. Le Sénat va se prononcer.

Le renvoi du projet de loi à la commission chargée de l'étude de l'organisation économique du pays pendant et après la guerre a été demandé.

D'autre part, M. Milliès-Lacroix et plusieurs de nos collègues ont proposé le renvoi aux bureaux.

Je consulte le Sénat sur cette dernière proposition.

(Le Sénat n'a pas adopté.)

M. le président. En conséquence, et s'il n'y a pas d'observation, le projet est renvoyé à la commission chargée de l'étude de l'organisation économique du pays pendant et après la guerre. (*Assentiment.*)

3. — DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. La parole est à M. le ministre du commerce.

M. Clémentel, *ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes.* J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre de la guerre, un projet de loi adopté par la Chambre des députés, relatif à la visite par les commissions spéciales de réforme, des exemptés et réformés.

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission de l'armée.

Il sera imprimé et distribué.

4. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Cazeneuve. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un troisième rapport supplémentaire fait au nom de la commission chargée d'examiner 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.

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

La parole est à M. Chastenet.

M. Guillaume Chastenet. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport supplémentaire fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, ayant pour objet: 1° de dispenser du timbre et de l'enregistrement les pièces produites à l'effet d'obtenir remise ou payement des objets, sommes et valeurs dépendant des successions des militaires et marins tués à l'ennemi et des civils décédés par suite des faits de guerre ; 2° de simplifier les formalités imposées à leurs héritiers en ligne directe et aux con-

joints; 3° de dispenser du timbre et de l'enregistrement les testaments faits par des militaires pendant la durée des hostilités.

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

5. — ADOPTION DE PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT LOCAL

1er PROJET

(Octroi de Carantec. — Finistère.)

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Carantec (Finistère).

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de cet article :

« Article unique. — Est autorisée la perception, jusqu'au 31 décembre 1921 inclusiment, à l'octroi de Carantec (Finistère), d'une surtaxe de 7 fr. par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie, esprits, liqueurs, fruits à l'eau-de-vie et autres liquides alcooliques non dénommés.

« Cette surtaxe est indépendante du droit de 15 fr. établi à titre de taxe principale. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

Le Sénat adopte ensuite dans la même forme et sans discussion le projet de loi dont la teneur suit :

2e PROJET

(Octroi du Mans. — Sarthe.)

« Art. 1er. — Est autorisée la prorogation jusqu'au 31 décembre 1921 inclusivement, à l'octroi du Mans (Sarthe), d'une surtaxe de 20 fr. par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie, esprits, liqueurs, fruits à l'eau-de-vie et autres liquides alcooliques non dénommés.

« Cette surtaxe est indépendante du droit de 60 fr. établi à titre de taxe principale.

« Art. 2. — Le produit de la surtaxe autorisée par l'article précédent est spécialement affecté au service de la dette communale, et notamment à l'amortissement de l'emprunt de 2,831,235 fr. autorisé par décret du 20 décembre 1910.

« L'administration locale sera tenue de justifier, chaque année, au préfet, de l'emploi de ce produit, dont un compte général, tant en recette qu'en dépense, devra être fourni à l'expiration du délai fixé par la présente loi. »

6. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RÉGULARISANT UN DÉCRET. — BUDGET DES MONNAIES ET MÉDAILLES

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant la régularisation d'un décret portant ouverture de crédits sur l'exercice 1916 au titre du budget annexe des monnaies et médailles.

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de cet article :

« Article unique. — Est sanctionné le décret du 26 juin 1916 rendu en application de la loi du 26 février 1887 et portant ouverture, au titre du budget annexe des monnaies et médailles, pour l'exercice 1916, de crédits supplémentaires s'élevant à la somme totale de 45,991,100 fr. et imputables aux chapitres suivants :

« Chap. 6. — Matériel commun à la fabrication des monnaies et médailles, 300,200 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Matériel spécial à la fabrication des monnaies, 45,690,900 fr. » — (Adopté.)

« Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources propres audit budget annexe. »

Je mets aux voix l'ensemble de l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

7. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX OPÉRATIONS DE RÉASSURANCES

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la surveillance des opérations de réassurances souscrites ou exécutées en France et en Algérie.

J'ai à donner connaissance, au Sénat, du décret suivant :

Le Président de la République, française,

« Sur la proposition du ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics, qui dispose que les ministres peuvent se faire assister, devant les deux Chambres, par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1er. — M. Samien, conseiller juridique, chef du service du contrôle des assurances privées pendant la mobilisation, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes, au Sénat, dans la discussion du projet de loi relatif à la surveillance des opérations de réassurances souscrites ou exécutées en France et en Algérie.

« Art. 2. — Le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 26 janvier 1917.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« *Le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, du travail, des postes et des télégraphes,*

« CLÉMENTEL. »

M. Guillaume Chastenet, *rapporteur.* J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence, qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

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

L'urgence est déclarée.

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — Les entreprises d'assurances de toute nature, françaises ou étrangères, les courtiers jurés et tous intermédiaires quelconques qui souscrivent ou font souscrire, exécutent ou font exécuter en France et en Algérie des réassurances, ou, d'une manière générale et sous quelque forme que ce soit, des cessions ou acceptations totales ou partielles de risques déjà assurés, sont tenus de communiquer dans leurs bureaux aux agents assermentés du ministère du travail et de la prévoyance sociale tous leurs livres, registres, contrats, borderaux, pièces ou documents généralement quelconques se rapportant auxdites opérations.

« Tout assureur devra prendre vis-à-vis du ministère du travail l'engagement de ne réassurer aucun risque concernant une personne, un bien ou une responsabilité en France ou en Algérie à des entreprises déterminées ou appartenant à un pays déterminé dont la liste sera dressée par le ministère du travail, après avis du comité consultatif institué à l'article 3 ci-après et publiée au *Journal officiel*; le même engagement devra être exigé des rétrocessionnaires successifs par leur cédant immédiat. Il est interdit de souscrire une assurance directe de ces mêmes risques avec un assureur étranger qui ne se serait pas conformé aux prescriptions de l'article 2 ci-après.

« Aucun organisme d'assurance, courtier-juré ou autre intermédiaire opérant en France ou en Algérie ne pourra accepter de réassurance ou de rétrocession concernant des risques déjà assurés par les entreprises figurant sur la liste dressée par le ministère du travail visée au paragraphe précédent. »

Je mets aux voix l'article 1er.

(L'article 1er est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Les entreprises ou assureurs étrangers pratiquant en France et en Algérie les opérations visées à l'article précédent ou y faisant de l'assurance directe devront présenter à l'acceptation du ministère du travail une personne résidant en France à l'effet de recevoir toutes les notifications et de fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'application de la présente loi. Ils devront adresser chaque année au ministère du travail le bilan spécial de leurs opérations en France.

« Les mêmes entreprises ou assureurs étrangers sont soumis en France à l'agrément du Gouvernement et astreints à y constituer un cautionnement ou des garanties dans les conditions déterminées par décret rendu après avis du comité consultatif institué à l'article 3, si leur pays d'origine a pris ou prenait des mesures analogues à l'égard des sociétés françaises. » — (Adopté.)

« Art. 3. — En vue de l'application de la présente loi, il est créé un comité consultatif des réassurances se composant de seize membres, savoir : un sénateur et un député désignés par le ministre du travail; un membre du conseil d'Etat; un professeur des facultés de droit; le président de la chambre de commerce de Paris ou un membre délégué par lui; le directeur général de la caisse des dépôts et consignations; le directeur des affaires criminelles et des grâces au ministère de la justice; le chef et le conseiller juridique du service du contrôle des assurances privées; six directeurs ou administrateurs d'entreprises françaises et un directeur d'entreprise étrangère d'assurances désignés pour quatre ans par leurs collègues. Le président et le vice-président

du comité sont désignés par le ministre du travail. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Toute infraction à la présente loi sera punie d'une amende de 100 à 5,000 francs et, en cas de récidive, de 500 à 10,000 francs, sous réserve de l'application de l'article 463 du code pénal. Le jugement sera publié aux frais des condamnés ou des entreprises civilement responsables. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Les frais administratifs de toute nature résultant de l'application de la présente loi seront couverts au moyen de contributions des assureurs proportionnelles aux opérations réalisées par eux et fixées annuellement, pour chacun d'eux, par arrêté du ministre du travail. » — (Adopté).

« Art. 6. — Des décrets rendus après avis du comité consultatif institué par l'article 3 ci-dessus détermineront les conditions dans lesquelles la présente loi pourra être appliquée aux colonies. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

8. — DISCUSSION DE DEUX INTERPELLATIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de l'interpellation de M. Poirrier et plusieurs de ses collègues, sur l'approvisionnement en charbon des usines, des services publics et de la population civile du département de la Seine, et ensuite viendrait la discussion de l'interpellation de MM. Poirson et Aimond, sur les mesures prises pour l'approvisionnement du charbon dans le département de Seine-et-Oise.

La parole est à M. le ministre des travaux publics qui se propose de demander la jonction de ces deux interpellations.

M. Herriot, *ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement.* Je demande la jonction de ces deux interpellations.

M. le président. Je consulte le Sénat sur la jonction de ces deux interpellations, demandée par M. le ministre.

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

La jonction est ordonnée.

La parole est à M. Strauss.

M. Paul Strauss. Messieurs, en déposant leur demande d'interpellation sur la crise du charbon, les sénateurs de la Seine, pas plus que ceux de Seine-et-Oise, j'en suis certain, n'ont entendu circonscrire le débat dans un cadre départemental. Nous avons tous à un trop haut degré le sentiment de la solidarité nationale pour nous abstraire et nous désintéresser de la répercussion de la crise sur toute l'étendue du territoire (*Très bien! très bien!*), qu'il s'agisse de la zone des armées, du Centre, du Midi, de l'Ouest, de l'Est, du Sud-Ouest, de n'importe quelle région ou ville française ; il ne peut pas y avoir, je ne dirai pas antagonisme, mais même dissociation d'intérêts. (*Nouvelle approbation.*)

Je ne crois pas avoir besoin de longues phrases pour vous dire avec quel intérêt poignant, avec quelle sollicitude passionnée, nous attendons du Gouvernement, de M. le ministre des travaux publics, des résultats, des actes positifs, des réalisations qui soient de nature à atténuer le plus possible la crise qui sévit sur toute la France et plus particulièrement sur la région parisienne, et, en même temps, des mesures d'ensemble, suivies, ainsi qu'un programme d'avenir.

Je m'abstiendrai volontairement de l'exposé statistique dont il me serait aisé de fournir les éléments. Des chiffres ont été apportés déjà à cette tribune, notamment par M. Perchot, au cours d'un débat dont personne ici n'a perdu le souvenir.

On dit couramment — le chiffre est peut-être sujet à controverse — que la consommation française annuelle est de 43 millions de tonnes. La production nationale n'assurerait guère que la moitié de cette quantité et la différence entre cette production et les besoins à satisfaire — et dont le chiffre varie suivant les auteurs — doit être comblée par les importations de charbon anglais.

Or, ces importations ont malheureusement diminué.

Quelles que soient les contradictions qui peuvent s'élever au sujet de l'étendue et de la détermination des besoins à satisfaire, nous sommes, par ce fait, aux prises avec une crise très grave, très préoccupante, très poignante, qui, dès les premiers mois de 1915, avait frappé l'attention prévoyante de la commission de l'armée. Il me sera permis de rappeler brièvement qu'en 1915 et en 1916, plusieurs de nos collègues, MM. Henry Chéron, Richard, Cauvin, Henry Bérenger, André Lebert, Gervais ont appelé, dans leurs rapports, de la manière la plus pressante, la plus précise et la plus documentée, l'attention du Gouvernement sur tous les problèmes d'approvisionnement général, sur toutes les difficultés d'ordre économique qui se rattachent bien à la guerre, mais aussi à la sauvegarde de la population civile.

Est-il permis de compter sur un développement de notre production nationale? Il semble bien, messieurs, qu'un sérieux progrès a été réalisé déjà à ce point de vue. Je demanderai à cet égard à M. le ministre des travaux publics des précisions et j'espère qu'il nous chiffrera les résultats des louables efforts accomplis par nos compagnies et nos mineurs.

Nous sommes unanimes à demander qu'on tire de notre sol et de notre sous-sol toutes les ressources qu'il nous est possible d'en obtenir, songeant toujours aux conséquences que les achats considérables à l'étranger ont sur la balance économique. C'est la politique qui s'est toujours affirmée dans nos différentes commissions, des finances, de l'armée et de l'organisation économique; c'est sur elle que doit se porter le principal effort. Je n'ai pas besoin de démontrer combien il y a nécessité, surtout en ce moment, surtout à l'heure où la guerre sous-marine risque de prendre une acuité plus grande, de tirer le plus possible des ressources de notre sol, de notre sous-sol, de notre commerce et de notre industrie. Mais il est évident que, pour la production du charbon, nous devons compter largement sur l'importation.

Nous nous trouvons dans l'obligation impérieuse d'emprunter à nos amis et alliés anglais un tonnage de charbons d'environ deux millions par mois. Pendant toute l'année 1915 et jusqu'au mois d'août inclusivement, cette importation indispensable a suivi son cours, et presque aucun déficit ne s'est produit ; les quelques mécomptes que certaines industries ont dû enregistrer peuvent être négligés et l'approvisionnement en charbons anglais s'est, en somme, effectué conformément aux prévisions du Gouvernement. Au mois d'août 1916, les importations étaient encore à peu près de 2 millions de tonnes, elles ont fléchi pendant les mois qui ont suivi :

Septembre 1916 : 1,840,000 tonnes.
Octobre 1916 : 1,843,034 tonnes.
Novembre 1916 : 1,513,812 tonnes.
Décembre 1916 : 1,421,384 tonnes.

Un déficit inquiétant se révèle à la fin de 1916.

Pour le début de l'année 1917, d'après des renseignements communiqués par M. le ministre, le chiffre des importations anglaises est de 1,421,965 tonnes, c'est-à-dire à peu près égal à celui du mois de décembre 1916, soit, au regard des besoins reconnus, tout à fait insuffisant.

Nous sommes donc en face d'une situation déficitaire des plus graves et des plus inquiétantes. Pouvons-nous l'améliorer sans délai? Sans m'aventurer sur un terrain très délicat, puisqu'il s'agit d'entente avec nos alliés, j'ai le droit de demander à M. le ministre des travaux publics où nous en sommes au point de vue de nos arrangements pour les fournitures et les amenées du charbon anglais dans nos ports.

Je me borne à signaler, sans les examiner au fond, et à titre de question, le problème de l'affrètement, celui des assurances, celui de la délivrance des licences d'importation.

L'examen des moyens de surmonter ces difficultés bien connues du Sénat pourra prendre place d'une manière plus approfondie et plus technique, soit au cours de la discussion actuelle, soit dans un débat ultérieur, s'il y a lieu.

Mais, d'ores et déjà, où en sommes-nous?

A quoi est exactement dû le fléchissement d'importation qui domine la crise dont nous souffrons? N'y a-t-il pas possibilité d'accroître immédiatement, en raison de l'extrême urgence, l'importation des charbons anglais? A-t-on négocié pour le faire?

M. le ministre des travaux publics a fait connaître à la Chambre qu'une mission spéciale, composée de spécialistes, s'était rendue à Londres pour reviser l'arrangement dont avait parlé, devant le comité secret, l'honorable ministre de l'économie nationale, M. Clémentel, et pour remettre au point certaines des conventions qui avaient pu être étudiées avec nos amis anglais par M. Herriot

Là-dessus, sans demander à M. le ministre aucune indiscrétion diplomatique, nous avons besoin d'assurances positives et d'exacts renseignements.

Nous ne lui demandons pas l'énoncé d'un nouveau programme plus ou moins improvisé, se substituant à tel ou tel autre ; ce que nous lui demandons, ce sont des mesures de réalisation, des résultats d'ordre pratique.

Il est bien certain — et l'honorable M. Claveille, entendu par la commission de l'organisation économique, est entré dans des détails très complets — que les moyens de transport maritime, comme ceux de stockage dans les ports, doivent être appropriés à cet arrivage intensif et accru. Nous espérons que tout le nécessaire est fait pour réaliser les moyens de recevoir les quantités nécessaires de charbons dans nos ports et de les expédier.

Dans cet ordre d'idées, des promesses ont été faites ; quels travaux sont en cours d'exécution? Il est très opportun que le Sénat sache où nous en sommes et à quels moyens exceptionnels a recours le Gouvernement pour promptement remédier à une situation exceptionnellement inquiétante.

Dans cet ordre d'idées, et sans m'abstraire des autres portions du territoire, je voudrais demander à M. le ministre des travaux publics à quels moyens il a recouru depuis quinze jours, dans la région parisienne, pour mettre un terme à cette pénurie du charbon qui a eu le retentissement le plus grave, tant au point de vue physique qu'au point de vue moral. Qu'a-t-on déjà pu faire et que se propose-t-on de faire à présent pour assurer l'approvisionnement de la population et des industriels en charbons?

M. Charles Riou. Il y a non seulement le charbon, mais aussi le bois.

M. Gaudin de Villaine. Et le pétrole qu'on envoie en Suisse!

M. Paul Strauss. Je comprends vos pré-

occupations; elles nous sont communes. En ce moment, je me limite au charbon; il va sans dire que si, comme dans de nombreuses villes, nous avions du bois en abondance, nous pourrions, dans une certaine mesure, au point de vue domestique, suppléer à la pénurie du charbon.

M. Gaudin de Villaine. Il y a encore moins de bois que de charbon!

M. Paul Strauss. Nous sommes dans une situation telle qu'il convient de ne négliger aucun des moyens de fortune, comme celui auquel a recouru M. le ministre des transports — et ce n'est pas moi qui l'en blâmerai — lorsqu'il a envoyé mille autos pour transporter des tonnes de charbon, ne fût-ce même qu'avec un rendement imparfait.

M. Aimond. Il vaudrait mieux n'en pas pas parler.

M. Paul Strauss. Vous en avez bénéficié. C'est un moyen de fortune exceptionnel destiné à remédier à des embarras exceptionnels de transport.

Les moyens de transport par rails sont-ils suffisants? La navigation de la Seine est malheureusement, en ce moment, interrompue.

M. Gaudin de Villaine. Elle a bon dos, la Seine : tantôt elle déborde, tantôt elle gèle. Il y a autre chose!

M. Paul Strauss. La Seine n'est pas actuellement une voie d'accès du charbon vers Paris. Il ne nous reste que le chemin de fer de Paris à Rouen et la ligne du Pas-de-Calais. Ces deux voies sont-elles pleinement utilisées?

Je voudrais savoir de M. le ministre pour quels motifs certaines suggestions qui venaient des cheminots pour lesquelles nous avions tous la même sympathie, n'ont pas été suivies.

Les cheminots, dans leur simplicité et leur bon sens, avaient pensé que peut-être il serait possible, sur une des deux voies d'accès qui conduisent à la région parisienne, de prendre des mesures extraordinaires de transport, telles que l'application de l'horaire de mobilisation.

Dans un autre ordre d'idées, je voudrais aussi apprendre de M. le ministre pourquoi et dans quelles conditions il a restreint et il entend continuer à restreindre le chauffage par le gaz.

Ce mode d'emploi du charbon a semblé, à beaucoup de bons esprits, l'un de ceux qu'il était préférable d'employer, précisément en cas de pénurie.

La population parisienne accepte avec vaillance, avec stoïcisme, toutes les souffrances, tous les sacrifices, à la condition d'avoir la preuve qu'ils ne pouvaient être évités.

Toutes les fois que des mesures restrictives ne sont pas efficaces, lorsqu'elles se succèdent sans paraître avoir été mûries, sans sembler se rattacher à des vues précises ni à des programmes d'ensemble, quand elles succèdent sans résultat les unes aux autres, il y a un doute et un mécontentement. Il est désirable de les éviter.

Manquant souvent de charbon, de bois et de coke pour son chauffage, privée du gaz partiellement pour sa cuisine, son chauffage et son éclairage, la population parisienne masculine et féminine a été stoïque; mais il y a des enfants, des vieillards, des valétudinaires ; il y a les services publics qui peuvent être lésés, il y a surtout les intérêts supérieurs de la défense nationale que la réduction de la fabrication du gaz risque d'affecter dans une mesure appréciable.

Et, m'adressant plutôt à tout le Gouvernement qu'à M. le ministre des travaux publics, qui ne compte parmi nous que des sympathies — car c'est un problème de Gouvernement que l'approvisionnement régulier en charbon de la région de Paris où fonctionnent tant d'industries travaillant pour la défense nationale — je lui demande pourquoi il n'a pas pris toutes les mesures opportunes, exceptionnelles, qui pourraient, dans le présent, atténuer la crise, sans parler des mesures d'avenir qui doivent être, d'ores et déjà, envisagées et sur lesquelles nous n'avons pas l'intention, aujourd'hui, de dire le dernier mot.

On a employé en effet, dans l'administration des travaux publics des procédures un peu déconcertantes. Je les signale en passant à M. le ministre, puisqu'il a reçu les intéressés et qu'il leur a fait des déclarations très rassurantes. Je veux parler de la délivrance de licences d'importation ainsi que des réquisitions ou des dérivations de wagons de charbons en cours de route. Bien entendu, il n'échappe à personne que le droit de réquisition doit rester entre les mains de l'autorité militaire, lorsqu'il s'agit des intérêts de la défense nationale; mais il y a lieu de s'étonner, lorsque l'on voit, par exemple, saisir dans un port tel chargement destiné à une municipalité de la banlieue de Paris, ou en cours de route dans un département, tel convoi destiné à tel négociant. Il semble que d'autres moyens auraient pu être employés, qui eussent empêché le désordre résultant de ces actes peu coordonnés.

L'administration de l'Ouest-Etat, avec une grande prévoyance, dès 1914, a constitué son stock, la ville de Paris, qui a conservé ses anciennes habitudes de méthode et d'organisation, a elle-même institué un stock important. L'Ouest-Etat, la Ville de Paris et les exploitations du Gaz — celle de Paris comme celles de la banlieue — et avec elles les grandes usines d'électricité peuvent être entrepositaires, pour le compte de l'Etat, de manière à être capables de satisfaire inopinément à tous les besoins locaux qui viendraient à surgir.

Le système de réquisitions en cours de route, outre qu'il n'est pas très fructueux, a désorganisé le fonctionnement de rames de wagons dont on a inutilement immobilisé une partie, a gêné de très importants et très intéressants services et rompt brutalement les contrats; il n'a pas donné les bons résultats qu'une organisation de stocks et de parcs pourrait donner, en réduisant la gêne des importateurs et des consommateurs au minimum possible.

Je ne veux pas plus qu'il ne convient, suivant ma promesse, m'enfermer dans le cadre de la région parisienne, et pourtant, je dois, avec mes collègues, sans préjudice des autres observations qui pourront être présentées, faire appel, pour Paris et pour nos communes de la banlieue, à toute la sollicitude de M. le ministre des travaux publics.

Quelle que soit la vigilance du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine, malgré les ingénieuses initiatives des maires, quels que soient le zèle et le dévouement de M. Delanney, préfet de la Seine, et de M. Laurent, préfet de police, il n'y a pas eu, depuis quinze jours pour les distributions à titre gratuit comme pour celles à titre payant, des résultats suffisants au point de vue des commodités du public et de la clientèle.

Malgré la multiplicité des centres de distribution, qui se sont graduellement augmentés, on n'a pas suffisamment abrégé, notamment par la délivrance de numéros, la période d'attente des ménagères, de l'intéressante clientèle des distributions gratuites ou payantes.

Est-ce qu'il n'y a pas, par l'utilisation des auxiliaires, par la collaboration certaine, acquise d'avance, du gouvernement militaire de Paris, des moyens qui permettraient encore, si le froid durait, de remédier à ces longs stationnements, imposés aux pauvres gens comme aux clients aisés ?

Nous n'avons pas manqué, mes collègues de la Seine et moi, de formuler cette suggestion dès le premier jour, et, comme la situation ne va pas brusquement changer, comme il y a encore des souffrances à prévoir, il est toujours temps de prendre les mesures indispensables pour atténuer les répercussions de la crise sur la population parisienne.

M. Réveillaud. Ces mêmes souffrances existent en province. (*Très bien!*)

M. Paul Strauss. Mes observations s'étendent à la France entière.

Puisque j'ai reçu de mes collègues un mandat, celui d'interroger, d'interpeller, de questionner, de placer le Gouvernement en face de ses devoirs et de ses responsabilités, je me résume en priant M. le ministre des travaux publics de vouloir bien nous dire par quels moyens il compte améliorer la situation actuelle au point de vue de l'importation des charbons anglais, quelles mesures il a prises ou compte prendre d'urgence pour atténuer la crise des transports des charbons, quelles sont enfin ses intentions pour l'avenir. (*Très bien!*)

Il faut que nous ne soyons plus exposés, soit pendant la guerre, soit dans la période de réorganisation qui suivra la signature de la paix, à de pareilles difficultés.

C'est sur le terrain des réalisations pratiques que j'ai appelé M. le ministre des travaux publics à la tribune, en lui demandant de prendre lui-même, et au nom du Gouvernement, toutes les mesures, toutes les initiatives, fussent-elles de circonstance et exceptionnelles, qui permettent d'atténuer la crise actuelle du charbon, si préjudiciable à tant d'intérêts et qui, sans influer, fort heureusement, sur le solide moral de la population civile, lui inflige inutilement des souffrances imméritées.

Nous attendons de M. le ministre des travaux publics un discours, des actes, des résultats, des réalisations pratiques pour le présent comme pour l'avenir. (*Très bien! très bien! et applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

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

M. Poirson. Pas plus que mes collègues de la Seine, je ne bornerai mes observations au département que je représente. En Seine-et-Oise on voit, chaque jour, de longs cortèges de femmes qui se présentent auprès des bureaux pour obtenir quelques hectolitres de coke, et attendent, sous le froid et la neige, de longues heures un combustible qui leur est souvent refusé.

Cela indique que le mal est beaucoup plus grave que l'on pourrait le supposer, et qu'il peut exercer, au point de vue moral, une certaine influence sur nos populations. (*Très bien! très bien!*)

Les observations et les critiques que je vais présenter visent, non les personnes, mais un système qui a fait faillite. Crise de prix et non de quantité, disait un ministre : paroles imprudentes, qui, en faisant espérer une baisse des cours, ont arrêté les achats et empêché, pendant la belle saison, les approvisionnements normaux. (*Très bien!*) C'est une administration imprévoyante qui, en voulant abaisser le prix du charbon, par des moyens de fortune, pris à la hâte et sans cohésion, a accentué la crise de quantité. (*Très bien! et applaudissements.*)

L'Etat, par son intervention dans une question d'ordre commercial, en bridant les initiatives, sous le prétexte de contrôler, a rendu bien difficile l'atténuation de la crise

que nous subissons à l'heure actuelle. (*Très bien! très bien!*)

Comment établir une péréquation basée sur des chiffres qui varient chaque jour, tant comme frets que comme proportion de charbons anglais et français, à attribuer mensuellement aux groupements charbonniers?

C'est impossible.

Tous ces projets de taxation et de péréquation étaient beaucoup trop compliqués pour être de pratique courante, et toutes ces questions, d'ordre économique et commercial, auraient dû être traitées commercialement, au lieu d'être tranchées par équations. (*Approbation.*)

Quelle est notre situation?

Avant la guerre, notre consommation annuelle en charbon était de 60 millions de tonnes, dont 20 millions d'importation.

Depuis la guerre, notre production nationale a diminué, et, comme importation, nous ne recevons plus de charbon que de l'Angleterre.

A ce sujet, je serai, je crois, l'interprète de tout le Sénat, en exprimant toute notre admiration pour nos braves mineurs, qui pendant toute cette campagne, sans grèves, n'ont pas hésité un seul instant à supprimer leur jour de repos, à augmenter leurs heures de travail et, par voie de conséquence, à augmenter aussi la production normale. (*Très bien! très bien! et applaudissements*).

Quant a la consommation, elle est restée sensiblement la même, car le trafic plus intense des chemins de fer, les nouvelles usines électriques et de munitions remplacent dans la consommation ce que n'absorbent plus nos établissements du Nord, occupés par l'ennemi. D'où l'on peut tabler sur un déficit d'environ un quart.

Néanmoins, pendant les deux premiers hivers de la guerre, grâce à la liberté du commerce et aux initiatives individuelles, les stocks constitués pendant la belle saison permettent de faire face, en grande partie, aux besoins de la consommation.

En 1916, pour enrayer la spéculation qui a eu lieu sur les frets et le charbon, l'on organise un système d'importation et de taxation qui ne fait qu'aggraver la situation.

La taxation des frets, facilement applicable aux navires français ou alliés, était inopérante en ce qui concerne les bateaux neutres, qui étaient les plus nombreux à effectuer nos transports.

M. Gaudin de Villaine. C'est très vrai!

M. Poirson. Obligés de payer des primes d'assurances fort élevées, ces vapeurs se refusèrent à continuer à naviguer à des taux de limitation onéreux et qui ne correspondaient pas aux risques. (*Très bien!*)

L'Etat n'hésite pas alors à affréter lui-même, au-dessus de la taxation qu'il avait établie, tout en défendant aux importateurs des groupements charbonniers d'agir de même.

Le prix de fret imposé aux importateurs, pour location de bateaux, est de 52 shillings 6, par tonne et par mois, alors que l'Etat paye 57, et que certains importateurs, qui s'affranchissent de toute autorisation, payent de 60 à 82 shillings et raflent tous les bateaux, au détriment de leurs confrères, plus soucieux des règlements administratifs.

En ce qui concerne la dernière taxation du prix de vente, du 9 août 1916, l'Etat n'en tient aucun compte, pas plus, d'ailleurs, que les administrations publiques.

Comment voulez-vous que l'Etat la fasse respecter, puisqu'il ne la respecte pas lui-même, le toutvenant Cardiff se vendant à Rouen 150 fr. par tonne?

Il n'était pas inutile d'indiquer les raisons qui ont amené le ralentissement dans l'importation des charbons, et l'inefficacité des mesures prises par l'Etat pour enrayer la crise de quantité et de prix, qui se dessinait depuis fin décembre 1915, mais le point de départ de l'aggravation de la crise, ce sont les paroles imprudentes du ministre, qui disait qu'il y aurait du charbon cet hiver et pas cher. « Crise de prix et de quantité. » (*Très bien! très bien!*)

La conséquence a été fort simple: au même moment, tout le monde escomptant cette baisse, personne n'a acheté, pas plus le consommateur que le marchand de charbon. (*C'est cela.*)

Le marchand de charbon, voyant ses commandes diminuer de moitié ou des trois quarts, a été obligé de télégraphier en Angleterre pour annuler les demandes d'importation qu'il avait pu faire. En arrivant à la mauvaise saison, à l'approche de l'hiver, personne n'avait constitué de stock, et tous ceux qui avaient le moyen d'acheter du charbon en temps voulu se sont trouvés en concurrence avec ceux qui n'avaient pas suffisamment d'argent pour faire des provisions. Vous avez eu alors cette hausse fantastique, et aussi l'engorgement des ports qui a amené la crise des transports. (*Très bien! très bien!*)

J'arrive ici à un fait qui intéresse tout particulièrement le département que j'ai l'honneur de représenter.

Plusieurs des députés de Seine-et-Oise — mon collègue et ami M. Aimond le sait aussi bien que moi — s'étaient préoccupés de la question du charbon. Le 2 août 1916, un de nos représentants à la Chambre des députés se rend auprès du ministre des travaux publics et lui dit: « Tous nos maires ont, pendant les deux premières années, fait eux-mêmes leur péréquation, achetant ce qu'ils pouvaient de charbons anglais et de charbons français; ils viennent vous demander s'il ne serait pas possible d'obtenir un privilège auprès des compagnies françaises dont le prix du charbon est moins élevé, pour obtenir ce qui leur est nécessaire, non pas pour les particuliers, mais pour les besoins municipaux, pour les indigents, les hôpitaux, les femmes de mobilisés... »

M. Aimond. Et les écoles.

M. Poirson. « Qu'à cela ne tienne, dit le ministre. L'idée est généreuse, excellente et me sourit. Par conséquent, j'engage fortement le préfet de Seine-et-Oise à faire une circulaire à tous les maires pour les inviter à m'adresser leurs demandes par l'intermédiaire de l'administration préfectorale, qui les soumettra à une commission, laquelle les revisera et me les transmettra, et je promets de les transmettre moi-même aux compagnies françaises, de façon à obtenir l'envoi aussi rapide que possible des mines des charbonnages du Nord. »

Pendant deux mois, les maires qui, l'année précédente, s'étaient préoccupés de constituer leurs stocks, confiants dans les paroles d'un ministre, ne les constituent pas, et, lorsque l'hiver approche, immédiatement ils disent au ministre:

« Et ces promesses? et ce charbon que nous avons payé et qui ne nous arrive pas?

« — Rien ne va plus, leur répond-on au ministère; que vos communes s'adressent directement aux mines des départements du Nord. »

Voilà un exemple profondément topique! Il y en a un autre.

Au commencement de l'année, soixante-quinze communes du département de Seine-et-Oise s'étaient préoccupées de la question du charbon et avaient passé des contrats fermes avec les mines du Nord, contrats qui avaient été signés, enregistrés et payés.

Au bout de trois ou quatre mois, quelques livraisons sont faites, puis elles ne voient rien venir. Et, un beau jour, le ministre, voyant qu'il allait faire faillite à ses engagements, leur dit: « En ce qui vous concerne, vos contrats n'existent plus, je les annule. »

Les maires protestent de la façon la plus violente, ils s'adressent aux mines, disant: « Mais enfin, j'ai des contrats signés avec vous, j'ai payé des envois de charbon, par conséquent, j'entends les recevoir au prix courant, c'est-à-dire à 45 et 50 fr., au lieu d'être obligé de m'adresser aux importateurs anglais. »

Les mines répondent: « Nous sommes liées vis-à-vis de vous, mais nous sommes déliées par les paroles du ministre, par une décision ministérielle qui a annulé vos marchés. »

C'est sur ce point que j'appelle l'attention de M. le ministre. On a bien voulu écouter nos doléances, et on nous a promis de faire le possible.

Nous arrivons maintenant à la fin de l'année 1916. L'administration des travaux publics, sentant qu'elle était hors d'état d'assurer l'approvisionnement en charbon, passe la main à une organisation nouvelle, qu'on appelle l'office départemental des groupements charbonniers, c'était beaucoup plus commode. Lorsqu'elle recevait des gens qui réclamaient du combustible, qui venaient se plaindre, on les renvoyait à cet office, à Versailles, en leur disant: « Allez voir le groupement charbonnier, c'est lui qui est chargé dorénavant de vous donner du charbon. »

La situation était d'autant plus délicate que nous n'avons pas en Seine-et-Oise de syndicat de marchands de charbon et que, par conséquent, cet organisme, qui aurait pu rendre quelques services, à la condition d'y avoir songé à temps, c'est-à-dire quatre ou cinq mois plus tôt, il fallait le constituer en quarante-huit heures, dans des conditions fort difficiles, je le reconnais.

Hier, dans une réunion des maires de Seine-et-Oise, on a rendu hommage au préfet, qui, grâce à son activité, a réussi, en cinq ou six jours, à mettre sur pied un groupement et à constituer un syndicat entre des personnes qui se connaissaient à peine et qui avaient même des intérêts absolument opposés.

M. Aimond. Et qui ont versé deux millions!

M. Poirson. Ils ont en effet apporté deux millions.

Voilà, par conséquent, à quel point la crise était arrivée. L'Angleterre fournissait deux tiers.

M. Cazeneuve. Vous étiez bien partagés, il y a des départements français qui en avaient beaucoup moins.

M. Poirson. On nous a fait des promesses mais on ne les a pas tenues.

Et alors, une difficulté se présentait. Il y avait une période transitoire pendant laquelle il fallait bien faire venir du charbon anglais, mais, pour obtenir la licence d'importation, il faut cinq ou six mois.

Le ministre décida que les chemins de fer de l'Etat feraient cette avance, la licence d'importation ne devant normalement jouer que pendant le deuxième trimestre de 1917.

On nous avait promis 18,000 tonnes par mois, et remarquez que cette organisation départementale ne devait alimenter que la petite industrie et les foyers domestiques.

En novembre, 18,000 tonnes; on paye, on passe les commandes et on en reçoit 3,500.

En décembre, on commande, on paye et on reçoit 3,500 tonnes.

Nous arrivons en janvier. M. le ministre des travaux publics, sur notre intervention, se préoccupe du département de Seine-et-

Oise, et, sentant lui-même les inconvénients et les dangers de cet arriéré qu'on nous devait, et après avoir examiné la situation, d'accord avec M. Claveille, il nous a dit : « Je ferai mon possible, je n'ai pas l'habitude de promettre ce que je ne puis tenir; je vais prendre toutes les mesures nécessaires pour atténuer la crise qui sévit en Seine-et-Oise comme sur la Seine entière. »

Cette fois, on nous promet seulement 15,000 tonnes, moitié en charbon anglais, moitié en charbon français. Evidemment nous n'avions qu'à en profiter, puisque le charbon français est beaucoup moins cher, ce n'est pas commode pour ceux qui sont chargés de faire la péréquation ; mais cela devait servir à faire un reliquat dans la caisse départementale, quand les opérations ultérieures seront moins bonnes, et nous aurons cette chose paradoxale, de voir l'acheteur de la dernière heure dont le prix sera en partie payé par l'acheteur du premier jour. (*Sourires.*)

M. Servant. Vons avez reçu ces 15,000 tonnes, mon cher collègue?

M. Poirson. Mais non, point du tout ! (*Rires.*) Nous avons reçu 7,000 tonnes sur les 36,000 qui nous étaient promises. Pour le mois de janvier, nous avons eu 3,000 tonnes.

Je n'insisterai pas sur ce point, car il faut être juste ; vous vous êtes trouvé en présence d'une situation que vous n'avez pas créée vous même. Vous avez fait tous les efforts pour la dénouer au mieux de l'intérêt du pays.

M. Gaudin de Villaine. Mais il y a des responsabilités.

M. Charles Riou. On n'a rien voulu prévoir.

M. Poirson. Voilà Bruay qui avait promis 3,200 tonnes et qui en a donné 90. A Sannois, on voit que le groupement charbonnier a reçu 200 tonnes, tandis que des marchands qui ne font pas partie du syndicat en ont reçu davantage.

Il y a des erreurs possibles. Le ministre ne peut pas tout surveiller. La grande question est d'avoir du combustible, du charbon.

Nous arrivons à un incident qui s'est passé dans le mois de décembre et a précédé l'arrivée de M. Herriot au ministère des travaux publics.

Vous savez que l'office départemental et le groupement charbonnier ne doivent alimenter que la petite industrie et les foyers domestiques, c'est à peu près le sixième des besoins, tandis que cet organisme nouveau était hors d'état d'assurer l'alimentation du département.

Un beau jour, le groupement charbonnier reçoit une note du ministère des travaux publics qui, d'un trait de plume, avait mis à sa charge, alors qu'il ne pouvait déjà pas suffire à sa première mission, l'obligation d'alimenter toute la grande industrie. Protestations très vives de la part du groupement charbonnier et des administrations locales, et, d'un même trait de plume, quatre jours après, la décision était rapportée.

La situation est certainement fort grave ; la misère est profonde, et, si nous nous sommes décidés, monsieur le ministre, à vous demander les mesures que vous avez prises pour remédier à la situation, c'est que nous n'avons pas le droit de nous désintéresser de ces longs défilés de pauvres femmes qui attendent des journées entières sous la neige, sous le froid, pour obtenir quelques hectolitres de coke ! (*Très bien! très bien!*)

Il y a, dans le nombre, des malades, des femmes de mobilisés qui se disent : « Si l'on avait été plus prévoyant, cette crise aurait existé quand même, c'est entendu, mais elle n'aurait pas été aussi grave et nous aurions pu nous rationner à l'avance. » (*Applaudissements.*)

Il faut qu'on sache au dehors qu'il n'y a pas ici un cri de misère : nous sommes disposés, en réalité, à subir tous les rationnements possibles au moment critique de la guerre, nous qui, en somme, avons vécu peut-être un peu trop de la vie du temps de paix, mais à une condition, c'est que la crise n'ait pas été aggravée et ne soit pas due à l'imprévoyance et à l'impéritie d'une administration ! (*Vive approbation.*)

J'ai donc l'honneur de demander à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien prendre toutes mesures utiles pour la livraison entière de notre arriéré, c'est-à-dire de tout ce qui nous avait été promis, de tout ce qui a été payé pour les mois de novembre, décembre et janvier et qui n'est pas arrivé ; de vouloir bien nous dire à qui nous adresser pour obtenir la part mensuelle de charbon anglais, car il y a ceci d'extraordinaire que, les licences d'importation sollicitées depuis le mois de novembre n'étant pas arrivées, c'est le chemin de fer de l'Etat qui doit faire l'avance.

Or, pour le mois de février, nous nous sommes adressés, comme d'habitude, au chemin de fer de l'Etat. Il nous a répondu avec la même formule : « Comme je ne puis pas vous fournir l'arriéré, je refuse tout engagement pour l'avenir. » Par conséquent, pour le mois de février, nous en serons réduits aux 7,500 tonnes de charbon français. Nous demandons, en conséquence, à M. le ministre, de faire exécuter les traités pour les parts promises. Nous demandons également l'exécution des contrats passés par soixante-quinze de nos communes avec des mines du Nord.

Vous connaissez la question, puisqu'une délégation des maires de Seine-et-Oise, accompagnée par M. Aimond, par moi et par quelques autres collègues du Parlement, a attiré votre attention sur cette situation. Ces communes prévoyantes, qui, en temps utile, avaient passé des contrats enregistrés, et qui ont payé, se sont vues, au bout de six mois, opposer une nullité de contrats par une autorité incompétente.

M. Guillaume Chastenet. C'est un excès de pouvoirs !

M. Poirson. C'est un excès de pouvoirs, en effet, nous demandons que ces contrats soient mis à exécution. Au ministre observateur des règles et du droit, nous demandons, par conséquent, le respect des contrats passés avec l'Etat et les compagnies. Au ministre animé pour les faibles et les petits de la plus grande sollicitude, nous demandons des mesures immédiates pour mettre fin à une situation lamentable qui provoque, dans tout le pays, une émotion bien compréhensible. (*Vifs applaudissements.*)

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

M. Perchot. Messieurs, il semble que tout ait été dit sur l'état actuel de cette crise du charbon qui, certes, est parmi les graves problèmes retenant, à l'heure présente, l'attention des pouvoirs publics, un des plus angoissants, en ce qu'il intéresse directement la force de résistance matérielle et morale de la nation. Aussi ne serais-je pas intervenu dans ce débat, après les orateurs qui m'ont précédé tant à cette tribune qu'à celle de la Chambre, si les difficultés signalées étaient passagères, si l'on pouvait espérer que chaque heure qui s'écoule nous rapproche d'un moment où le charbon serait abondant, bon marché et amené à portée du consommateur.

Tel n'est malheureusement pas le cas ; l'avenir n'est pas moins préoccupant que le présent. Il ne suffit pas de vivre au jour le jour, de prendre des mesures pour assurer, durant cet hiver, le ravitaillement en charbon, de recourir à des expédients, comme le transport du charbon par camions automobiles ; il importe, au même degré, d'envisager les moyens d'éviter, pour les années prochaines, le retour d'une semblable crise. En cette matière comme en toutes autres, il faut une ligne de conduite nettement déterminée. C'est en me plaçant à ce point de vue et afin d'amener M. le ministre des travaux publics à définir sa politique, que je voudrais signaler à votre attention quelques aspects de la question. Ce faisant, je ne reviendrai sur le passé qu'autant qu'il s'en dégage des leçons utiles et que l'expérience révèle les erreurs à éviter.

Avant la guerre, la consommation annuelle de combustibles minéraux était, en France, approximativement, de 60 millions de tonnes.

Les mines françaises nous en fournissaient approximativement les deux tiers, soit 40 millions de tonnes, et l'importation, un tiers, soit une vingtaine de millions.

C'est ainsi que, en 1913, la production française s'est élevée à 40,844,000 tonnes, dont 67 p. 100 fournis par le Nord et le Pas-de-Calais. La même année, les importations étaient de 24 millions en chiffres ronds, provenant, pour une moitié, des mines allemandes et belges, et, pour l'autre moitié, de l'importation.

Nous demandions donc à l'Allemagne et à la Belgique près de la moitié de ces importations, soit 11 à 12 millions de tonnes.

La plus grosse partie de ces charbons et cokes allemands ou belges nous arrivait par voie de terre, notamment par les canaux. Nos ports ne recevaient que les charbons anglais, environ douze millions de tonnes, et ne possédaient, en temps de paix, qu'un outillage de déchargement susceptible de faire face à un tonnage moyen d'un million de tonnes par mois.

On aperçoit déjà le trouble que devait, quelques mois plus tard, apporter dans les services de nos ports le déchargement imprévu d'un million de tonnes en sus par mois, soit d'un tonnage double, sans compter les énormes tonnages supplémentaires d'autres marchandises nécessaires au ravitaillement et à l'approvisionnement des armées et de la population.

Ainsi il y avait une première difficulté qui devait se faire sentir, surtout dans la suite, et qui provenait de l'insuffisance d'outillage de nos ports. (*Très bien! très bien!*)

Dès le début de la guerre, la production française subit une diminution considérable du fait de la mobilisation d'un trop grand nombre de mineurs et de la perte d'une partie des mines du Nord. Cette production n'est que de 9,500,000 tonnes, dans le deuxième trimestre de 1914, alors qu'elle s'était élevée à 20,500,000 tonnes, dans le premier. Voilà donc un premier déficit de 11 millions de tonnes.

En même temps, cessent les importations belges et allemandes, d'où un nouveau déficit de près dn 5 millions de tonnes.

Malgré cette énorme diminution des quantités livrées à la consommation, il n'y eut pas, au début, pénurie de combutible, en raison de l'arrêt presque général de l'activité industrielle.

Mais cet état de choses ne devait ni ne pouvait durer. Peu à peu la vie économique reprend : les industries se remettent au travail, soit pour la fabrication du matériel de guerre et des munitions, soit pour la satisfaction des besoins de la population civile, soit enfin pour l'exportation. Par suite, la demande de charbon augmente chaque jour davantage.

Nous avons consommé, en 1915, 40 millions de tonnes de charbon. Devant les

progrès de la reprise de l'activité industrielle, on avait établi, pour 1916, un programme portant à environ 44 millions le chiffre total probable de la consommation. Sur ces 44 millions, 22 millions devaient être fournis par les mines françaises et 22 par l'importation. En fait, ce programme n'a pu être réalisé pleinement. Par suite de circonstances sur lesquelles je n'insiste pas pour le moment, il s'est produit un déficit d'environ un million de tonnes sur l'importation prévue et de 500,000 tonnes sur notre production nationale. Par conséquent, à la fin de 1916, nous étions en présence d'un déficit total de 1,500,000 tonnes.

M. Sembat avait envisagé, pour 1917, une consommation de 48 millions de tonnes. Il espérait obtenir 24 millions de tonnes de la production nationale et 24 de l'importation. C'est là, semble-t-il, monsieur le ministre, d'après les déclarations que vous avez faites vous-même à la Chambre, un programme minimum et absolument incompressible.

Il faut donc au pays 48 millions de tonnes. Comment allez-vous les lui procurer? Par nos mines et par l'importation.

Aux premières, vous demanderez d'accroître leur production. Elle a déjà augmenté d'un million de tonnes, en 1916, et, actuellement, elle est légèrement supérieure à la production des mêmes mines en temps de paix.

Il y a donc eu un grand effort de la part des exploitants de nos houillères et de la part du personnel ouvrier, au labeur et au patriotisme desquels je suis heureux de rendre hommage; tous ont travaillé jusqu'à l'extrême limite de leurs forces. (*Très bien! très bien!*)

Il eût été cependant possible d'obtenir un rendement plus élevé, si la main-d'œuvre avait été plus abondante.

Il est regrettable que les demandes réitérées faites par l'administration des travaux publics pour l'accroître se soient trop souvent heurtées aux refus de l'autorité militaire. Mais passons.

Quand vous avez pris la direction des travaux publics, monsieur le ministre, vous avez obtenu le renvoi des classes 1900, 1901 et 1902, déjà demandé par votre prédécesseur, soit que vous y ayez mis plus d'insistance, soit que la réorganisation du haut commandement et l'arrivée au ministère de la guerre d'un homme qui a prouvé qu'il comprenait l'importance du maintien de la vie économique, aient facilité le succès de vos démarches. Mais ce résultat ne peut nous empêcher de déplorer le temps perdu.

L'augmentation de la production nationale est donc la première partie de votre programme. C'est aussi la plus simple. Vous avez en face de vous un organe constitué : le comité des houillères. Il vous a dressé son plan de développement des mines exploitées. Il assurera sa réalisation si, comme je l'espère, l'autorité militaire lui fournit, par votre entremise, le personnel nécessaire. Le rendement de l'extraction que vous escomptez sera d'autant plus vite atteint que la main-d'œuvre adéquate aura été plus rapidement récupérée.

Mais cette augmentation de la production nationale ne peut parer qu'à une partie des besoins de notre consommation. C'est l'importation qui doit nous fournir le surplus, sensiblement 2 millions de tonnes par mois.

Gros problème que celui-là, messieurs, et à la solution duquel nous ne saurions apporter trop de méthode.

Les Anglais sont bien en mesure de nous vendre tout le charbon qui nous est nécessaire, mais les possibilités d'affrètement sont limitées.

Peut-être, cependant, seraient-elles suffisantes si les bateaux pouvaient être déchargés rapidement. Mais il n'en est rien ; les ports ne peuvent recevoir les bateaux qui se présentent.

A Dieppe, des vapeurs restent à quai des semaines entières, sans qu'on puisse travailler à leur déchargement; les importateurs n'obtiennent même pas les wagons nécessaires à la mise en stock. A Bordeaux, même situation; sur la rive droite, les bateaux attendent quinze à vingt jours les places à quai ; sur la rive gauche, les places à quai restent vides; elles sont desservies par le réseau du Midi qui ne dispose pas de wagons en quantité suffisante. Et combien d'exemples semblables je pourrais vous citer de l'encombrement de nos ports !

Vous en voyez les conséquences : non seulement, le prix du charbon importé se trouve grevé de surestaries énormes qui s'ajoutent à un fret déjà élevé. Mais la lenteur des déchargements équivaut en pratique à une diminution de la capacité de transport de la flotte marchande, puisqu'un vapeur qui, en temps normal faisait trois à quatre fois par mois le voyage d'Angleterre en France ne peut plus actuellement le faire qu'une ou deux fois.

Cette situation aurait-elle pu être évitée? Certes, il faut tenir compte de la difficulté des circonstances. Mais enfin, il n'eût pas été impossible d'améliorer l'outillage de nos ports, de construire des aménagements de fortune (quais de débarquement et voies supplémentaires) ; d'accroître le matériel roulant, de veiller à ce que les wagons ne fussent pas retenus indûment dans la zone des armées, de procurer de la main-d'œuvre pour les chemins de fer et les ports, soit en utilisant les prisonniers de guerre, soit en faisant venir de la main-d'œuvre de nos colonies et possessions d'outre-mer. C'est, qu'il me soit permis de le rappeler, le programme textuel que, dans un rapport déposé le 3 février 1916, votre commission de taxation proposait à l'attention du Gouvernement pour remédier aux difficultés d'approvisionnement et à la cherté de la vie. Or, qu'a-t-on fait dans ce sens? Peu de chose ou rien. Et, de cette inertie, je dois le dire, ce n'est pas tel ou tel ministre qu'il faut rendre responsable, mais le Gouvernement tout entier, qui n'a pas su prévoir, qui n'a pas su assurer l'unité d'action entre les services chargés de l'approvisionnement et les services chargés des transports, les uns civils, les autres militaires.

Le ministre des travaux publics était soi-disant maître des ports et des transports par voie ferrée ou par voie fluviale ; mais il ne lui était pas permis d'assurer un transport urgent.

C'était le ministre de la guerre qui, par le 4e bureau de l'état-major général, disposait de tous les pouvoirs en matière de chemins de fer. C'était lui, c'était le 4e bureau, qui dispensait à son gré les priorités de transport; absorbé par les demandes de matériel de la zone des armées, il ne donnait pas au transport de houilles toute l'attention nécessaire, et les charbons s'accumulaient aux ports et dans les mines. Quel étrange spectacle que celui d'un ministère qui réclame chaque jour davantage de canons, de munitions et néglige d'approvisionner, dans les usines qui les produisent, l'aliment indispensable, la houille, mère de l'acier. (*Très bien! très bien!*)

Je sais bien que c'est là le passé et que, sous la pression du Parlement, la direction des transports a été réorganisée. Mais je voudrais avoir la certitude que, dans la pratique, il ne subsiste rien de cette dualité, de cette confusion d'attributions entre les services civils et les services militaires qui a causé tant de mal dans le passé. Je voudrais que M. le ministre des transports jetât quelque lumière sur cette question qui, jusqu'à présent, n'a pas fait l'objet de déclarations précises.

Cette déplorable politique des transports a eu pour effet d'accumuler le charbon sur le carreau de la mine et de constituer des stocks près des ports de débarquement. Elle a contribué aussi, pour une grosse part, à l'élévation du prix du fret. Au début de 1916, la crise de quantité n'existe pas encore, mais c'est déjà la crise des prix.

Indépendamment de l'élévation du prix des frets, l'énormité de la demande de combustible a provoqué sur le marché anglais une hausse telle que l'Etat anglais dut intervenir pour y mettre une limite; ce fut l'objet de la loi Runciman, promulguée en juillet 1915. Mais cette loi ne s'appliquait pas aux charbons destinés à l'exportation; les acheteurs français restaient soumis aux exigences des vendeurs anglais.

Le Gouvernement français s'adressa au gouvernement anglais. Un accord intervint avec les propriétaires de mines, les exportateurs de charbon et les armateurs anglais.

Alors que l'importation, en 1915, n'avait pas dépassé 1.650.000 tonnes, il fut convenu qu'on réserverait à la France 2.000.000 de tonnes, quantité paraissant correspondre aux possibilités de déchargement dans les ports et de transport vers l'intérieur.

Le prix du charbon, au départ des ports anglais, fut limité ; les prix des frets furent réduits de 20 p. 100.

Les Anglais, toutefois, ne consentaient à limiter leurs bénéfices qu'à la condition expresse qu'il en serait de même pour les importateurs français.

L'accord franco-anglais comportait ainsi une intervention de l'Etat dans le commerce des charbons, l'importation restant cependant effectuée par les négociants spécialisés dans le métier.

Il fut sanctionné par le Parlement qui, le 22 avril 1916, donna au ministre le droit de taxer le charbon aux mines et aux ports et de limiter les taux du fret pour le transport du charbon sous pavillon français.

En fait, il faut reconnaître que les premiers résultats acquis furent assez encourageants.

L'importation anglaise augmenta, immédiatement après l'accord franco-anglais, de près de 400,000 tonnes par mois.

En avril, elle était de 1,633,000 tonnes ; elle passe à 2 millions de tonnes et se maintient à ce taux jusque fin août.

Mais la guerre sous-marine vient bientôt aggraver la situation. Ses effets se manifestent moins par la déperdition du tonnage que par les conséquences commerciales qu'elle entraîne, notamment l'élévation brusque et considérable du taux des assurances qui jette le désarroi sur le marché des frets. C'est aussi l'époque des tempêtes et des gros temps qui retardent la marche des navires et, par conséquent, diminuent le coefficient de rendement à nombre égal d'unités affrêtées. Octobre s'inscrit néanmoins à 1,847,000 tonnes.

La situation ne fait qu'empirer en novembre. Les prétentions des assureurs et les discussions qui s'ensuivent immobilisent dans les ports, pendant plus de quinze jours, la flotte norvégienne, les bateaux neutres tendent à se raréfier et ce, au moment où, fait peu connu, mais dont les conséquences pèseront lourdement sur la situation, le gouvernement anglais se voit contraint de réquisitionner 800 bateaux pour aller chercher du blé en Australie. Puis, ce sont les bateaux grecs, que l'attitude du gouvernement hellénique oblige de garder dans nos ports, nouvel élément de hausse sur le marché des frets.

Nos importations entravées par tant d'événements contraires, tombent en novembre, à 1,421,334 tonnes, en déficit de plus de 500

mille tonnes sur le programme prévu en mai.

Devant l'impérieuse leçon des faits, le Gouvernement entama, dès cette époque, de nouvelles négociations pour résoudre le problème des assurances, régler la question de la flotte norvégienne et les affrétements des neutres. Ce sont, je crois, les points principaux réglés par l'accord du 3 décembre, que négocia à Londres l'honorable M. Clémentel.

Telle était la situation, au moment où le ministère a été remanié, lorsque M. Herriot a accepté le portefeuille des transports et du ravitaillement. Le nouveau ministre a cru, à tort ou à raison, trouver au moins une des causes de la crise dans certaines mesures prises sur l'initiative de son prédécesseur, et notamment dans la taxation du fret. Il a constaté, a-t-il déclaré à la Chambre, qu'il y avait, vers le milieu du mois de décembre, un écart entre le cours du fret tel qu'il se pratiquait sur les marchés et la taxe telle qu'elle avait été établie au mois d'août précédent; autrement dit, la taxe n'était plus respectée. Et alors, c'était au lendemain de son arrivée au pouvoir, M. Herriot a procédé à une expérience — le mot est de lui — il a fait savoir qu'il n'y avait plus à tenir compte de la taxe : « J'entends que tous ceux qui ont besoin de charbon en aient d'abord, a-t-il déclaré à la presse. Si leurs nécessités immédiates les obligent à dépasser réellement la taxe, ils la dépasseront. »

Messieurs, c'est là une politique qui peut se concevoir. On pouvait très bien envisager de rendre la liberté au commerce du charbon, si l'on reconnaissait que cette liberté dût éviter la crise de quantité. Seulement, avant de prendre une pareille décision, encore fallait-il s'assurer qu'on en avait le droit. M. Herriot ignorait-il que nous étions liés par des accords avec l'Angleterre? Que la taxation du fret et la taxation du charbon au port de débarquement étaient la contre-partie des engagement pris par nos alliés?

Il est impossible de croire que le ministre n'ait pas eu connaissance de ces accords. Mais alors, s'il les connaissait, comment expliquer qu'il n'ait pas cru devoir, avant toute modification à leur exécution, consulter le Board of Trade?

Si vous aviez pris cette précaution, monsieur le ministre, vous eussiez évité de voir les Anglais continuer à appliquer la taxe et refuser la sortie des ports aux bateaux affrétés au-dessus des prix limités. Ce refus n'est certainement pas étranger à la réduction des importations qui, en décembre, n'ont plus été que de 1,400,000 tonnes et qui sont tombées à 355,000 tonnes pour la première semaine de janvier, à 340,000 pour la seconde, à 283,000 pour la troisième. Je regrette de ne pas trouver dans ces chiffres le relèvement que vous avez cependant annoncé à la Chambre, le 17 janvier, et je me permets de vous demander, comme M. Anglès l'a fait à la Chambre, si vos variations ont bien remédié à la crise au lieu de l'aggraver. En tous cas, elles sont cause de la nécessité où vous vous êtes trouvé, un mois plus tard, après avoir conféré avec nos alliés, de déclarer que la taxe serait maintenue.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre une observation?

M. Perchot. Très volontiers, monsieur le ministre.

M. le ministre. Vous avez été mal informé, car les bateaux auxquels vous avez fait allusion il y a un instant, sont sortis d'Angleterre et le charbon a été introduit en France.

M. Perchot. En tout cas, je ne commets pas une erreur de fait quand je dis que les importations ont été en décroissant dans le courant de janvier, et que cette décroissance est absolument contraire aux déclarations que vous faisiez à la Chambre, le 17 janvier.

M. Eugène Lintilhac. Et alors que le gouvernement anglais avait dit que ses affréteurs se contenteraient d'un bénéfice supérieur de 10 shillings à celui qu'ils réalisaient avant la guerre. Tel fut du moins le texte d'une déclaration de M. le ministre Sembat à la commission des finances, vers le mois de juin 1916.

M. Peytral, *président de la commission des finances.* Parfaitement!

M. Eugène Lintilhac. J'en appelle aux souvenirs de mes collègues de la commission. (*Marques d'assentiment.*)

M. Perchot. En ce qui concerne les bateaux, que M. le ministre me permette de lui dire que, s'ils sont finalement venus en France, c'est après avoir été arrêtés un certain temps dans les ports anglais ; par conséquent, ils sont arrivés avec quelque retard. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur ce point.

Aujourd'hui les taux du fret pour les charbons viennent d'être relevés. Mais n'eût-il pas mieux valu procéder à cette mesure dès l'instant où il était apparu que les taux en vigueur ne répondaient plus aux conditions du marché? Il eût été plus sage de relever la taxe que de déclarer qu'il n'en serait plus tenu compte. L'accord avec les importateurs eût pu, semble-t-il, être réalisé rapidement, au lieu que des décisions précipitées et mal étudiées ont compliqué les négociations et créé, pendant six semaines, une incertitude dangereuse.

Enfin, dès lors que l'on déclarait ne plus exiger l'observation de la taxe du fret, n'eût-il pas été logique et nécessaire de lever en même temps la taxe du charbon au port d'importation? Ces deux taxes sont, en effet, fonction l'une de l'autre ; le prix du charbon est fixé d'après le prix du fret, Prétendre le maintenir, alors que l'on permettait l'affrétement à n'importe quel taux, c'était arrêter le trafic. Il devenait impossible, dans de pareilles conditions, d'établir un prix de revient.

Si je pose ces questions auxquelles M. le ministre des travaux publics voudra bien, je l'espère, répondre plus compètement qu'il ne l'a fait à la Chambre, c'est avec le désir de voir préciser la politique qu'il entend suivre dans l'avenir. On l'a accusé d'avoir obéi, en cette affaire, à des soucis de doctrine. C'est là, certes, un reproche injustifié, car j'ai souvenir de l'avoir entendu ici, il y a un an, soutenir le principe de la taxation nationale, en ce qui concerne certains produits, parmi lesquels le charbon. Si donc, dès son arrivée au pouvoir, son premier acte a été de supprimer la taxation d'un des éléments essentiels qui entrent dans le prix du charbon, c'est la preuve qu'il ne s'embarrasse pas de conceptions théoriques. Aussi bien le revirement qui a suivi montre surabondamment qu'il n'a pas de parti-pris. Mais enfin, quels que soient, parfois, les avantages de la méthode expérimentale, il n'en faut pas abuser; en tout cas, quand on l'a appliquée, elle doit aboutir à des inductions. Je demande donc à M. le ministre des travaux publics quelle est actuellement et pour l'avenir la politique qu'il compte suivre en ce qui concerne la taxation du charbon et du fret.

Je lui demanderai aussi des explications sur le régime actuel des affrétements des bateaux neutres et sur l'application du décret du 14 janvier soumettant à l'autorisation préalable tout affrétement de bateau neutre jaugeant plus de 1,000 tonnes.

Vous estimerez, sans doute, comme moi, messieurs, qu'étant donné la gravité de l'heure, il est de toute nécessité que ce régime des affrétements soit bien nettement défini.

Tout d'abord, si j'en crois les déclarations que M. le ministre des travaux publics et des transports a faites le 17 janvier à la Chambre, tous les affrétements des navires neutres sont centralisés entre les mains d'un bureau interallié à Londres.

D'après les mêmes déclarations, l'objectif de ce bureau semble être d'éviter l'éparpillement des affrétements, de les concentrer et d'assurer leur répartition entre alliés.

Mais ce n'est pas tout. Il exerce encore une autre fonction infiniment plus délicate, celle du contrôle du prix des affrétements.

En quoi consiste ce contrôle et comment s'exerce-t-il ? La réponse que M. le ministre a faite, toujours dans cette séance du 17 janvier, à la question de M. Tissier, semble nous éclairer à ce sujet.

« Les affrétements seront faits à Londres, a dit M. le ministre, par le moyen du bureau interallié. Est-ce que, de ce chef, nous avons à redouter comme vous avez paru le craindre tout à l'heure, une taxation trop rigide, une taxation qui risque de provoquer l'évasion du fret ? Pas du tout, nous avons évité ce danger. Le bureau interallié de Londres fixera non pas une taxe immuable du fret, mais il constatera, à tout moment, le cours officiel des frets. C'est cette opération que vous avez souhaitée, mais au lieu qu'elle soit le résultat de transactions commerciales qui pourraient procéder, le cas échéant, d'une certaine anarchie... »

M. le ministre. C'est peut-être là mon mot.....

M. Perchot. Ce que je viens de lire, ce sont vos déclarations textuelles, d'après le *Journal officiel.* J'achève la phrase : « ... au « lieu qu'elle soit le résultat de transactions « commerciales qui pourraient procéder le « cas échéant, d'une certaine anarchie, ces « opérations seront réglées et le cours du « frèt sera déterminé à tout moment et sui- « vant les circonstances par l'organisme le « mieux qualifié pour l'établir. »

M. le ministre. Vous avez condensé.

M. Perchot. Mais non : j'ai lu le *Journal officiel.*

M. le ministre. Je n'ai pas prononcé le mot anarchie dans ces conditions. Du reste, cela n'a pas d'importance et je m'excuse de vous avoir interrompu.

J'ai expliqué le mot « anarchie ».

M. Perchot. Je répète que je me suis borné à donner lecture de vos déclarations d'après le *Journal officiel,* en réponse à une question de M. Tissier et j'ajoute qu'en parlant d'anarchie, vous avez visé le marché libre du fret. Je ne crois pas qu'il soit possible d'interpréter autrement vos paroles.

M. Milliès-Lacroix. Vous avez certainement fait une lecture très sincère.

M. Perchot. D'après les déclarations de M. le ministre, le bureau interallié est une chambre syndicale du fret. Il constate les cours, les authentifie et, de ce fait, évite l'anarchie d'un marché libre. Mais il ne fixe pas une base trop rigide qui risquerait de provoquer l'évasion du fret. C'est très clair et, j'ajoute, théoriquement bien conçu, mais alors comment expliquer le nouveau tarif des frets que vous venez de publier? Celui-ci comporte bien la taxation rigide que veut éviter le bureau interallié. J'avoue ne pas comprendre et je voudrais bien que vous nous montriez comment la contradiction n'est qu'apparente.

Le complément de cette organisation de Londres est assuré, en France, par le dé-

cret du 14 janvier qui exige l'autorisation préalable pour tous les affrétements de bateaux supérieurs à 1.000 tonnes.

J'ai cherché, messieurs, pour mieux me pénétrer du fonctionnement de cette organisation assez complexe, à me mettre en présence de la situation de fait créée ainsi à nos importateurs.

Je suis importateur de charbon ou industriel travaillant pour la défense nationale.

Il faut que j'importe six mille tonnes de charbon. Comment y parvenir?

Il me faut d'abord obtenir une licence d'exporter d'Angleterre ces six mille tonnes. Pour ce, je dois me la faire délivrer par l' « Export Committee » de Londres, sur proposition du bureau des charbons de Paris.

Cela fait, je cherche et supposons que je trouve un cargo-boat neutre de 6.000 tonnes disponible. Je voudrais l'affréter immédiatement, mais je ne puis le faire sans en référer au ministère où la direction du transit maritime me donnera ou me refusera l'autorisation, après avis de Londres. En un mot, ma demande sera transmise au bureau interallié à Londres qui, répartissant les frets entre les alliés, statuera et décidera si ce bateau neutre sera affecté à un transport pour la France ou pour compte de l'Angleterre ou de l'Italie, suivant l'urgence des besoins. Cet avis donné à Paris, la direction du transit maritime, organe de distribution, va statuer à son tour et décider si ce bateau affecté au contingent français me sera laissé ou si on ne le mettra pas à la disposition d'un autre industriel qui en aurait un plus pressant besoin que moi.

En somme ma demande d'affrétement peut être rejetée : 1° sur avis contraire du bureau de Londres qui affecte d'office le bateau à une autre puissance ; 2° sur avis de votre service des frets à Paris qui, saisi de cette demande, et Londres ayant accepté pour France ce cargo, peut l'affecter d'office à un autre transport plus urgent.

Mais ce n'est pas tout.

Vous venez, monsieur le ministre, de publier un nouveau tarif des frets. La taxation est officielle. Si donc je n'ai trouvé le bateau qu'à 50 shillings la tonne, alors que la taxe n'est que 47 shillings 6 pence, je verrai vos services me refuser l'autorisation d'affréter et je resterai sans charbon.

Avec toutes ces restrictions j'ai vraiment peu de chances d'en avoir et il n'est pas étonnant que beaucoup d'industriels en manquent.

M. Eugène Lintilhac. Ce n'est pas le moindre effort.

M. Perchot. Et vous prétendez, monsieur le ministre, donner le maximum de liberté au marché. Avouez que c'est une liberté bien relative ; je crains fort qu'au point de vue pratique les inconvénients signalés par notre honorable collègue à la Chambre, M. Louis Tissier, ne se manifestent trop souvent dans ce commerce des affrétements où la plupart des affaires se traitent par dépêches. (*Très bien ! très bien !*)

Quoi qu'il en soit, j'espère que vous voudrez bien nous donner une explication précise sur le régime auquel est à l'heure actuelle soumise notre importation.

Messieurs, j'ai envisagé le problème de la production et celui de l'importation. Mais il ne suffit pas de produire et d'importer, encore faut-il que le charbon puisse être amené de la mine ou du port aux centres de consommation. C'est parce qu'il n'en est pas ainsi actuellement que la population parisienne en manque.

Le résultat serait nul si on n'améliorait pas les transports, si on ne se préoccupait pas d'accroître l'outillage et la capacité de nos ports, de doubler les voies de chemins de fer, là où elles sont manifestement insuffisantes.

Je sais bien que ce sont là des travaux qui exigent du temps...

M. Gaudin de Villaine. Ce n'est pas pour le présent.

M. Perchot... mais est-ce une raison pour ne pas les entreprendre ? Nous espérons que la guerre ne sera plus de longue durée ; préparons tout néanmoins comme si elle devait se poursuivre plusieurs années encore.

M. Henry Bérenger. Ce sera très sage.

M. Perchot. C'est pour avoir négligé de le faire, pour avoir toujours agi comme si la guerre devait durer trois mois, qu'après deux ans et demi, nous nous débattons dans la crise actuelle. (*Très bien ! très bien !*)

Aussi bien, messieurs, la fin de la guerre ne résoudra pas tous les problèmes. Les choses ne rentreront pas immédiatement dans l'ordre. Il y aura une période de réadaptation, qui nous ménagerait de sérieuses difficultés si nous ne songions pas, dès maintenant, à nous y préparer. Et ceci m'amène à élargir le débat, à réclamer un programme non seulement pour demain, non seulement pour l'hiver prochain, mais pour les années à venir.

Quelle sera la situation au lendemain de la paix ?

Nous devons nous attendre à une activité intense de l'industrie entraînant bientôt le relèvement de la consommation du charbon à son niveau d'avant guerre, soit une augmentation de 13 à 14 millions par rapport à la consommation prévue pour 1917. Mais les mines occupées par l'ennemi pourront-elles être être remises immédiatement en état d'exploitation ? Nous devrons vraisemblablement importer, plus largement encore qu'actuellement. A qui nous adresserons-nous? La Belgique, restaurée, nous fournira son ancien contingent, mais là encore on peut craindre que les mines ne soient pas du jour au lendemain en mesure de travailler avec toute l'activité nécessaire. N'oublions pas, enfin, qu'en temps normal, nous importions près de 7 millions de tonnes de combustible allemand. Quelle sera demain la situation à cet égard ?

Quelque réponse que l'on puisse donner à ces diverses questions, un fait paraît certain : la guerre terminée, nous devrons pendant quelque temps encore, continuer à importer d'Angleterre des quantités de charbon égales, peut-être même supérieures à celles qu'elle nous fournit en ce moment. Par conséquent, les difficultés de transport que nous éprouvons ne disparaîtront pas du jour au lendemain. Il ne faut pas perdre de vue non plus la charge très lourde que le payement de pareilles importations ajoute à notre balance économique.

Il y a donc un intérêt manifeste, à rechercher les moyens de réduire les importations de houille, d'en rendre les conditions aussi faciles et économiques que possible, d'autre part, de développer toutes nos richesses naturelles, afin qu'une exportation abondante permette à la France de liquider ses dettes envers l'étranger et lui fournisse des éléments d'échange pour les produits qu'elle sera obligée de faire venir du dehors. (*Très bien ! très bien !*)

Messieurs, quant on part de cette idée, on aperçoit le programme qui doit être le nôtre pour l'avenir, et qu'il convient, dès maintenant, de préciser et d'appliquer. Développer par tous les moyens la production des houillères existantes et provoquer l'exploitation de nouveaux gisements ; encourager l'aménagement des chutes d'eau qui, pour la fourniture de l'énergie électrique et la métallurgie remplaceront le charbon (*Très bien !*) ; compléter la mise en valeur de nos gisements de fer, dont les produits serviront à payer à l'Angleterre la houille qu'elle nous fournit.

Mais alors une question se pose, qu'il importe de résoudre sans retard. Quel sera le régime des concessions? Je demande à M. le ministre des travaux publics de nous faire connaître la politique que le Gouvernement entend suivre en cette matière. Mais je me permettrai d'indiquer en quelques mots, quelles devraient, à mon avis, en être les idées directrices.

D'autre part, accorder le plus possible de concessions, mais ne les accorder qu'à des demandeurs offrant toutes garanties quant à la volonté et à la capacité d'exploiter. Lorsqu'il s'agit de mines de fer, notamment, il importe que les concessionnaires soient assez fortement organisés pour posséder tout le matériel moderne, assurer la construction des voies nécessaires à l'évacuation des minerais aux ports d'exportation et celle des élévateurs pour le chargement rapide des minerais et leur stockage au besoin ; en outre, il faut qu'ils soient en mesure de se procurer dans de bonnes conditions la houille nécessaire au traitement sur place des minerais de trop faible teneur pour l'exportation.

La seconde idée, qui doit être à la base du régime des concessions, c'est la participation de l'Etat aux bénéfices de l'exploitation. (*Très bien ! très bien !*)

Depuis longtemps, le Parlement a nettement affirmé sa volonté d'obtenir dans l'avenir un meilleur rendement pour le Trésor des richesses du sous-sol national. Malheureusement, aucune solution n'est, jusqu'à présent, intervenue, et cette incertitude a paralysé l'essor de notre industrie. Il est urgent qu'une décision soit prise. Pour faire face aux frais de la guerre, de lourdes charges devront être imposées aux contribuables ; ils les supporteront, sans aucun doute, avec courage, mais nous avons le devoir de les alléger dans la mesure du possible. La participation de l'Etat aux bénéfices résultant de l'exploitation des richesses naturelles de notre pays en fournit les moyens. Elle pourrait être réalisée sous la forme de la régie intéressée, qui, tout en procurant d'importants revenus au Trésor, permet le développement des libres et fécondes initiatives de l'industrie.

M. Hervey. Il faudrait surtout prendre un parti.

M. Eugène Lintilhac. Etendez cela à la houille blanche.

M. Perchot. Les besoins grandissants de l'Etat lui interdisent le gaspillage de ses ressources. En revanche, ils lui imposent d'en rechercher la mise en valeur, par tous les moyens, tout en favorisant l'essor économique du pays, seul facteur du développement de la matière imposable. Nous ne saurions donc demeurer plus longtemps dans l'expectative et consacrer à légiférer sur la matière un temps précieux que les nations concurrentes mettront à profit pour s'assurer la conquête des marchés mondiaux.

Messieurs, j'ai terminé. L'ampleur et la complexité du sujet m'ont entraîné à des développements que je regrette de n'avoir pu abréger davantage. Ils étaient cependant nécessaires pour éclairer le sens des questions que j'ai posées à M. le ministre des travaux publics et auxquelles il voudra bien, je l'espère, répondre avec toute la précision et tout le détail qu'elles comportent. (*Applaudissements.*)

M. Aimond. Je demande la parole.

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

M. Aimond. Messieurs, je demande au

Sénat la permission d'ajouter simplement quelques mots aux déclarations qui ont été portées à cette tribune par mon excellent collègue et ami M. Poirson.

L'heure n'est pas, en effet, aux discours; elle est aux actes ; et je voudrais que les paroles que je vais prononcer à cette tribune conduisent à des actes précis; qui soient compris de la nation et aient des résultats tangibles.

M. Poirson vous a montré les difficultés que rencontre le département de Seine-et-Oise. Si nous nous sommes permis de joindre cette interpellation à celle de nos collègues de la Seine, c'est parce qu'à la lecture du *Journal officiel*, lors de l'interpellation discutée à la Chambre, nous avons aperçu que le département de la Seine en particulier occupait une place très considérable dans les préoccupations du Gouvernement. La ville de Paris est une grande dame....

M. Ranson. Elle représente le douzième de la population de la France !

M. Aimond... et nous avons pensé qu'il était bon de nous mettre à sa suite pour obtenir quelque chose.

M. Paul Strauss. Il y a connexité d'intérêts et échange de sympathies entre le département de la Seine et celui de Seine-et-Oise.

M. Aimond. Du tableau fait par M. Poirson, il résulte que la politique du Gouvernement et, en particulier, celle de M. le ministre des travaux publics n'ont pas été très heureuses ces derniers mois.

Nous avons connu au moins cinq politiques différentes...

M. Ernest Monis. Quand elle ne sont pas simultanées !

M. Aimond. Le ministre des travaux publics en cause n'est d'ailleurs pas M. Herriot. Vous n'êtes en effet, mon cher collègue, en rien responsable de l'état de choses que je vais porter à la connaissance du Sénat. « Vous avez pris une suite difficile, et si je fais cet historique rétrospectif, ce n'est pas, le moins du monde, pour vous accabler, pas plus du reste qu'aucun autre.

M. Milliès-Lacroix. Il y a la responsabilité générale et gouvernementale !

M. Aimond. Faisant acte de prévoyance, les élus de Seine-et-Oise, appartenant à tous les partis, et le préfet ont pris, dès juillet dernier, toutes les précautions nécessaires pour ne pas subir de crise du charbon.

Nous sommes allés voir M. Sembat, ministre des travaux publics, et nous lui avons dit : « Nos municipalités ont besoin de charbon pour leur écoles, pour leurs services publics et aussi pour les petites industries : quelle conduite faut-il suivre ? »

C'était une consultation que nous demandions.

« C'est très simple, répondit le ministre : que votre préfet adresse à tous les maires une circulaire les priant d'indiquer leurs besoins en quantité et en qualité, je centraliserai ces données et ferai envoyer par les mines et les chemins de fer de l'Etat le charbon nécessaire. »

Nous suivons ces instructions et, chose plus grave encore, nous payons avant d'avoir reçu quoi que ce soit. Soixante-quinze municipalités, en particulier, ont traité avec une mine du Nord que vous connaissez bien.

Au bout de quelques semaines, ne voyant rien venir, nous nous retournons vers l'administration des travaux publics. « Il y a maldonne, nous répond-on : ce n'est pas à moi, ministre des travaux publics, qu'il appartient de transmettre vos commandes. Que le préfet s'adresse à la mine. » C'est la seconde manière.

Nous nous inclinons et nous envoyons directement nos commandes à la mine. Au bout de trois semaines, aucun arrivage n'avait eu lieu.

Nous demandons alors à la mine : « Pourquoi n'envoyez-vous pas le charbon ? » La réponse fut très simple : « Nous avons reçu du ministre des travaux publics défense de vous expédier quoi que ce soit. Nous ne connaissons plus ni communes, ni particuliers, nous ne devons plus envoyer qu'aux offices départementaux. »

Un sénateur. Et l'argent ?

M. Aimond. Bien entendu, on n'a pas renvoyé l'argent.

Ainsi, à l'heure actuelle, soixante-quinze municipalités ont envoyé des sommes considérables pour obtenir du charbon et n'ont rien reçu. Telle est la situation.

Le conseil général était alors en session. Nous engageons le préfet à constituer l'office départemental visé dans la réponse des mines.

Cette création n'allait pas, messieurs, sans difficultés dans un département conformé géographiquement comme celui de Seine-et-Oise, où l'arrondissement de Corbeil se trouve très éloigné de l'arrondissement de Mantes.

Néanmoins, en quatre ou cinq jours, nous arrivons à constituer un groupement de charbonniers et grâce à leur bonne volonté deux millions sont versés et l'office départemental fonctionne. Nous adressons alors nos demandes au ministre des travaux publics. On nous promet 18,000 tonnes, nous en recevons 3,000 à peine pour novembre; pour décembre, presque rien.

C'est alors que M. Herriot arrive au pouvoir et nous fait l'amabilité de venir à Versailles, accompagné de ses directeurs compétents.

Devant les chiffres, devant des réalités aussi saisissantes, il nous dit : « Cela ne peut pas durer. Comme compensation, je vous promets 15,000 tonnes pour le mois de janvier ».

Avant de faire cette promesse, monsieur le ministre, vous vous étiez retourné vers votre directeur des mines et vous lui aviez dit : « Est-ce que je puis faire cette promesse, je n'aime pas promettre et ne pas tenir ». Et j'entends encore la réponse de votre directeur qui réplique : « Parfaitement, vous pouvez faire cette promesse ».

Bien plus, deux jours après, dans votre cabinet, vous nous avez déclaré : « Je tiendrai ma promesse. »

Or, il n'en a rien été. Au 31 janvier, nous avions reçu 2,700 tonnes seulement sur les 15,000 promises, et je ne parle pas de l'arriéré. De telle sorte que nous nous trouvons dans cette situation : l'Etat s'est improvisé marchand de charbon ; les élus du département, sénateurs et députés, se sont entremis comme courtiers honnêtes, ont amené avec eux les maires qui ont enregistré vos déclarations et les ont fait connaître à leurs administrés.

Les promesses que vous avez faites n'ont pas été tenues et alors les populations s'en prennent aux maires, en leur disant : « Vous nous mentez depuis six mois » et les malheureux maires apportent en foule leur démission.

Quatre-vingts écoles sont fermées et nous n'avons pas de charbon dans la plupart de nos communes. Si la denrée manquait par la faute de particuliers, le mal serait moins profond. C'est parce que l'Etat s'est emparé du commerce du charbon (*Très bien! très bien!*) que les populations sont irritées.

M. Gaudin de Villaine. Et elles ont bien raison !

M. Aimond. Je sais que vous me répondrez tout à l'heure qu'il vous est impossible d'opérer des miracles. Nous sommes d'accord.

Vous avez été appelé au chevet d'un malade, très malade. Vous ne l'aviez pas soigné au début. Vous êtes dans le cas d'un médecin prenant en main la guérison d'une malade qu'il ne connaît pas.

M. Ranson. Il assiste à l'agonie.

M. Aimond. Il cherche à savoir par les antécédents ce qu'il pourra faire. C'est votre rôle depuis un mois. Ce n'est pas moi qui vous en blâmerai.

Mais il y a une rechute. Alors le sénateur de Seine-et-Oise disparaît pour laisser place au rapporteur général de la commission des finances, car c'est moi qui ai rapporté, contraint et forcé, le fameux projet de loi qui a taxé le charbon.

J'étais, en effet, hostile à la taxation proposée et, d'une manière générale, à toute taxation.

M. Hervey. Et vous aviez raison.

M. Aimond. La taxation peut se comprendre pour le blé...

M. Hervey. Et encore !

M. Milliès-Lacroix. Et par quels moyens y est-on arrivé !

M. Aimond. ...parce que l'Etat intervient pour payer la différence. Mais lorsque cette intervention de l'Etat ne peut se produire, la taxation n'aboutit qu'à la raréfaction du produit, et elle ne profite qu'à ceux qui ont le porte-monnaie bien garni.

M. Hervey. Voilà la doctrine !

M. Aimond. Vous en avez la preuve en ce moment. On a taxé le beurre. Or, on mange à Paris de très mauvais beurre et on le paye très cher : on passe à côté de la taxe. Pourquoi ? N'y aurait-il plus de beurre en France ! Il y en a autant que dans le passé ; il existe tout autant de vaches laitières dans les pays producteurs que l'année dernière et les années précédentes. Seulement, il y a deux millions et demi d'Anglais en France qui aiment le beurre ; il leur faut la tartine le matin, la tartine à midi, la tartine le soir !

M. Ranson. Le Gouvernement a toute autorité pour imposer la taxation !

M. Milliès-Lacroix. Il n'y arrivera jamais.

M. Ranson. Avec de la bonne volonté et de l'énergie, il y arriverait.

M. Milliès-Lacroix. Alors, nous avons un Gouvernement sans bonne volonté et sans énergie, d'après vous ?

M. Ranson. Je ne l'attaque pas.

M. Aimond. Je crois que vous n'avez pas bien compris ma pensée.

Je vous dis que la taxe, même si elle fonctionnait comme vous le demandez, n'empêchera pas la raréfaction du produit même avec une abondance de ce produit. (*Approbation sur divers bancs.*)

Les soldats de l'armée anglaise, à qui vous ne pouvez pas imposer la taxe, vont acheter eux-mêmes le beurre et le payent n'importe quel prix et vous êtes obligés de vous contenter de ce qui reste. Voilà la vérité ! (*Très bien! très bien!*)

Autre exemple : Puis-je dire à mon ami M. Clémentel, que je vois à son banc : « Vous avez taxé la pomme de terre. »

M. Ranson. Je croyais qu'il s'agissait de la taxe du charbon !

M. Aimond. Quelle en a été la conséquence ? Nos agriculteurs ne veulent plus,

produire de pommes de terre hâtives. Dans le département de Seine-et-Oise, où ils n'ont plus de main-d'œuvre, le prix de revient n'est en effet pas suffisant.

M. Peytral. On n'applique pas la taxe!

M. Aimond. Et alors M. le ministre de l'agriculture a passé des contrats; il va se mettre cultivateur pour nous procurer des pommes de terre, pour nous assurer....

M. Ranson. Il aura mille fois raison, parce que les mères de famille, qui manquent de charbon et quelquefois de pommes de terre, ont besoin d'être soutenues et protégées.

M. Milliès-Lacroix. Alors, prenez des mesures efficaces!

M. Ranson. C'est au Gouvernement à le faire.

M. Milliès-Lacroix. Il ne s'agit pas de cela.

M. Aimond. Le Gouvernement ne peut pas faire de miracles. Vous avez mis, monsieur Ranson, tout votre espoir dans la taxe. Or, je vous cite deux exemples, qui prouvent que cette mesure amène la raréfaction des produits auxquels elles s'applique.

M. Eugène Lintilhac. Quand la taxe agit, elle agit à rebours!

M. Aimond. Ce résultat de la taxation ne peut être contesté, puisqu'il repose sur des faits certains.

Lorsqu'il s'est agi de taxer le charbon, la commission des finances n'était pas d'avis d'entrer dans cette voie; elle voulait laisser le commerce libre d'approvisionner la France. Mais le précédent ministre des travaux publics a insisté auprès d'elle. Il nous a dit :

« Si vous ne voulez pas taxer le charbon, les Anglais ne nous en fourniront pas; mais ils nous approvisionneront, au contraire, si nous consentons à adopter la même taxe qu'eux ».

Et il a ajouté :

« Vous n'aurez pas de charbon, si vous ne taxez pas le fret ».

Je suis venu à cette tribune, avec un rapport, en déclarant :

« Nous avons les mains liées. Vous vous plaignez du prix du charbon? Nous n'en aurons plus du tout, si nous ne passons pas par les conditions qui nous sont imposées ».

J'ai formulé aussi des réserves; j'ai dit: « C'est entendu, l'Angleterre peut taxer le charbon chez elle, puisque c'est elle qui le produit; elle peut taxer le fret chez elle, puisqu'elle possède une flotte commerciale immense, puisqu'elle a armé quatre à cinq cents bateaux pour transporter du charbon. Mais nous, nous ne pouvons pas imposer une taxe à une flotte que nous ne possédons pas. »

J'ai ajouté : « L'Angleterre ne veut pas que le fret augmente chez elle, pour ne pas être obligée de payer trop cher ses transports de charbon; c'est là le but qu'elle poursuit. Mais nous, nous sommes à la merci d'une flotte neutre, de la flotte norvégienne, pour les quatre cinquièmes, si ce n'est pour les neuf dixièmes de nos transports. »

Et M. Brindeau à ce moment-là s'est levé et a déclaré : « Avec les surestaries qui augmentent, avec les risques de mer qui s'accroissent aussi, vous allez voir la flotte norvégienne disparaître et, malgré vos taxes de fret, vous n'aurez plus de charbon. »

C'est ce qui est arrivé: Pendant le cours du mois d'août nous avons importé 2 millions de tonnes; nous sommes progressivement tombés à 900,000 ou 1 million de tonnes par mois en janvier; d'où un déficit, non pas de 1 million, mais de plusieurs millions de tonnes. Voilà le résultat de la taxation. (*Très bien! très bien!*)

J'estime — et, là-dessus, je me trouve d'accord avec tous les interpellateurs — que la question du fret est la première à résoudre, d'urgence. Vous l'avez compris, monsieur le ministre — et je vous en félicite — car, en entrant au ministère, vous vous êtes efforcé de parer au danger, tout en respectant les engagements que, de très bonne foi, dans de bonnes intentions, on avait pris auparavant.

La question que je vous pose est celle-ci : oui ou non, avec l'unité de front, l'unité de volonté que tous les alliés doivent avoir, puisqu'ils doivent se prêter mutuelle assistance, pouvons-nous relever le fret de façon à trouver un nombre de bateaux suffisant pour approvisionner la France? Première question. (*Très bien! très bien!*)

J'ai bien lu dans les journaux une note, que je n'ai pas vu reparaître depuis quelques jours, nous apprenant que vous alliez pouvoir relever les frets de 25 p. 100 pour les ports de la Manche et de 50 p. 100 pour ceux de la Méditerranée.

Je vous demande si cette information est ou non exacte.

Si elle n'est pas exacte, dans quelle mesure pouvons-nous compter que vous pourrez passer cette barrière pour ainsi dire infranchissable?

Vous avez promis, d'autre part, que vous pourriez approvisionner le département de Seine-et-Oise de 7,500 tonnes en Angleterre, pour le mois de janvier, et nous avons rencontré deux importateurs, des maisons anciennes, importantes, honnêtes, non pas des spéculateurs, qui avaient trouvé des frets à 52 shillings 6. On nous a opposé un refus; il ne vient naturellement pas de vous. Il s'agit là d'une question interalliée qu'il faut résoudre. (*Très bien!*).

Messieurs les ministres, je vous demande pardon de vous mettre en présence de faits comme ceux-là, mais déjà, lorsque j'ai déposé mon rapport sur le fret et que j'ai parlé des bateaux norvégiens, le ministre des travaux publics m'avait dit : « Surtout, faites disparaître cette phrase du *Journal officiel!* »

A quoi cela sert-il, messieurs, de faire disparaître une phrase du *Journal officiel*? Il faut voir les réalités en face! Vous savez bien que la question ne se pose pas seulement pour nous, mais aussi pour une nation amie et alliée, qui a montré les dents et qui a été tout de suite servie. Je ne vous demande pas de montrer les dents, mais je voudrais que le Gouvernement français fît comprendre qu'en dehors même de l'effort de nos soldats, de notre production en obus dans les usines, c'est toute la nation française elle-même qui soutient le choc le plus dur et que, par conséquent, on ne doit pas la priver d'un élément essentiel comme le charbon, qui manquera demain si vous ne faites pas le nécessaire.

Au cours des mois qui vont venir, lorsque la température devenue plus clémente rendra libres des milliers de tonnes et que la tâche en sera moins lourde, il faudra penser à faire des approvisionnements pour pouvoir passer sans encombre l'hiver prochain.

Il faut résoudre la question du fret d'ici là. Ce n'est pas le charbon qui manque, ce sont les moyens de le transporter en France. (*Très bien!*)

Deuxième question.

Vous avez déclaré, à la Chambre, monsieur le ministre : « Nous allons avoir 6,000 ouvriers de plus dans les mines et nous allons augmenter la production des houillères françaises. »

Je vous en félicite, mais il ne suffit pas d'augmenter la production, il faut transporter le charbon du carreau de la mine au lieu de consommation, et alors la crise du transport intérieur vient se juxtaposer à la crise du fret.

L'armée anglaise utilise pour le service de son front 40,000 wagons français. Il avait été convenu, à un moment, que vous demanderiez en compensation à l'Angleterre 20,000 ou 30,000 wagons.

M. Gaudin de Villaine. Elle nous les avait promis.

M. Aimond. Cela est fait, il n'y a pas longtemps.

M. Clémentel, *ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des postes et des télégraphes.* En décembre.

M. Aimond. Dans les premiers jours de janvier, d'après mes renseignements. Elle se propose de nous les envoyer par 6,000.

Qu'est-ce qui avait jusqu'ici opposé de la résistance? Ce n'est pas l'Angleterre, ce sont nos compagnies qui ont mis de la mauvaise volonté à recevoir les wagons anglais.

M. Henry Bérenger. Les compagnies dépendent du ministère des travaux publics et du ministère de la guerre pendant la guerre; elles sont au service du Gouvernement pendant la durée des hostilités. Il ne faut pas rejeter sur les compagnies seules toutes les responsabilités.

M. Eugène Lintilhac. On a fait l'éloge de l'Ouest-Etat, l'autre jour!

M. Aimond. J'apporte des faits précis. A la première offre de wagons anglais, nos administrations auraient répondu qu'ils n'avaient pas le même gabarit que les leurs et qu'elles ne pourraient pas s'en servir.

Or le gabarit de la voie a 1 m. 44 dans les deux pays. S'agit-il du gabarit en largeur? Il n'y a pas un centimètre et demi de différence!

M. Léon Barbier. C'est le procédé d'attelage.

M. Aimond. Quand on leur a fait cette réponse, elles ont présenté, comme vous le dites, mon cher collègue, cette autre objection : « Les wagons ne sont pas attelés de la même façon ».

S'il s'agissait d'intercaler un wagon anglais entre deux wagons français, elles auraient raison, mais nous sommes ici en matière de transport de charbon par trains complets, par rames complètes.

Le défaut de matériel est général et atteint toutes les compagnies, même le Paris-Lyon-Méditerranée. Il est donc d'extrême urgence de se procurer des wagons. L'argument présenté par les compagnies n'a, en l'espèce, qu'une bien faible valeur.

M. Guillaume Chastenet. Il y a des wagons belges qui pourrissent dans des voies de garage.

M. Aimond. Nos cheminots sont d'ailleurs des gens intelligents; ils se mettront au courant du nouveau système d'accrochage aussi rapidement que les cheminots anglais.

C'est seulement depuis quinze jours que nous avons quelques wagons anglais. Vous pourriez en avoir plus de vingt mille, monsieur le ministre, si vous le vouliez, et, dans ces conditions, la question des transports se trouverait résolue dans une large mesure. (*Très bien! très bien!*).

Alors que la plus importante mine du Nord extrait 25,000 tonnes de charbon par jour, on ne peut lui en enlever que 17,000. Sur le carreau de la mine s'accumulent par conséquent des milliers de tonnes et, comme l'avare à côté de son trésor, nous ne pouvons pas en profiter.

Je sais très bien, monsieur le ministre — ne prenez pas en mauvaise part ce que je vais dire — que vous avez envoyé mille camions militaires dans le Nord, mais quel est le rendement de ce système? Tous les techniciens qui sont autour de vous ont pu faire le calcul.

M. Peytral. Il y en a six cents qui sont restés en route.

M. Aimond. 200 tonnes par jour pour mille camions, puisqu'il y a 250 kilomètres à l'aller, 250 kilomètres au retour, et, sur ces mille camions, cinq cents, paraît-il...

M. Peytral. Six cents sont restés échelonnés sur la route.

M. Aimond. ...sont restés en panne. L'opinion publique se méprend donc sur la véritable importance du secours apporté par ces camions; il est, en réalité, comme vous voyez, d'une efficacité restreinte.

Vous allez user du même système à Rouen, paraît-il. C'est, à mon avis, inutile.

M. Herriot, *ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement.* Je vous prie d'attendre sur ce point mes explications pour juger ce fait, et je suis bien sûr que nous serons d'accord, quand je vous aurai donné tous les renseignements nécessaires.

M. Aimond. Le coût du transport s'élève, par ce moyen, à 200 fr. la tonne.

M. Eugène Lintilhac. Et on dépense autant de calories qu'on en apporte. (*Sourires approbatifs.*)

M. Aimond. Il convient de remarquer, au surplus, que les camions soi-disant immobilisés qu'on a envoyés du côté d'Arras servaient à décongestionner les gares...

M. le ministre. Non, pas les mêmes.

M. Aimond. ...car nous avons des gares congestionnées par des rames de wagons pleins de charbon, et il n'y a pas suffisamment de camions pour les débarrasser rapidement.

M. Ranson. Ce n'est tout de même pas notre faute !

M. le ministre des travaux publics. Attendez mes explications, messieurs, je vous en prie, je ne veux pas interrompre.

M. Aimond. J'estime qu'on ne devrait demander aux camions qu'un parcours peu considérable. Puisque Rouen est encombré par exemple, transportez par camions le charbon de cette ville à Oissel, où il sera formé des trains. Voilà une politique que je comprends, mais faire venir par camions le charbon de Rouen à Paris, c'est encore une folie.

J'ajoute que les camions militaires auxquels vous avez recours transportaient des pommes de terre et, après leur envoi dans le Pas-de-Calais, il s'est produit une crise de cette denrée. Voilà le résultat.

M. Ranson. Nous sommes tout à fait d'accord.

M. Aimond. Ce n'est pas par des mesures de détail comme celle-là que vous arriverez à vos fins.

Il faut que le Gouvernement tout entier se souvienne qu'il a le droit de parler haut et ferme pour régler la question des frets et permettre le transport des quantités de charbon nécessaires à la consommation nationale. Il faut en outre aller chercher du matériel à l'étranger. (*Très bien! très bien!*)

Voilà deux moyens que je recommande à M. le ministre et je crois que, s'il y recourt, tout pourra rentrer dans l'ordre et que nous éviterons pour l'hiver prochain les graves difficultés que nous éprouvons en ce moment. (*Très bien! très bien! et applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. Herriot, *ministre des travaux publics.* Je demande la parole.

M. Peytral. Mon tour d'inscription de parole me donnerait le droit de parler dès à présent, à moins que M. le ministre ne la demande...

M. le président. Naturellement.

M. Peytral. Je m'incline volontiers devant son désir.

M. le ministre. Je vous remercie de votre courtoisie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, qui l'a demandée.

M. le ministre. Messieurs, il vient de m'être posé beaucoup de questions. Tout d'abord, je remercie ceux des honorables interpellateurs qui ont parlé avec un souci de justice et de bienveillance; la mesure de leurs paroles ne m'a fait que mieux sentir la gravité de mon devoir.

Je voudrais répondre à toutes ces interrogations sans aggraver le débat d'un développement inutile, mais en donnant au Sénat toutes les informations qu'il m'a demandées et auxquelles il a droit.

Je fais remarquer que l'on a réclamé de moi à la fois des décisions immédiates et des solutions d'avenir. On m'a demandé tout ensemble un programme pour aujourd'hui, un autre pour demain, un troisième pour après-demain.

Je le comprends. J'essaierai de répondre avec ordre aux différentes préoccupations qui se sont manifestées. J'ai la volonté, que je voudrais faire sentir, de démontrer au Sénat qu'en face de circonstances aussi redoutables, dans une situation aussi difficile, j'ai fait tout mon devoir. J'ai besoin d'être rassuré sur ce point par le jugement d'une Assemblée que je respecte si profondément.

Je ne ferai pas d'érudition statistique; M. Strauss peut se rassurer. Cependant, chemin faisant, j'userai des chiffres. Si je ne le faisais pas, j'aurais l'air de ne vous apporter que des paroles. J'entends dire au Sénat toute la vérité sur ce problème qui est à la fois pour la population civile, à l'heure actuelle, un problème de subsistance et, pour la nation tout entière, un problème de guerre.

Je dois répondre à la fois sur des détails et sur des principes. Les raisons de détail s'éclaireront des indications de principe que je vous aurai fournies.

Au reste, plusieurs des orateurs ont posé eux-mêmes les éléments essentiels du problème, en rappelant quels étaient les besoins de la France en charbon au cours d'une année.

On a dit quelquefois que ce besoin est de 40 millions de tonnes. Je crois, pour ma part, que, pour être à l'aise, il nous faudrait davantage. Il est plus prudent de réserver pour vos commissions le chiffre du tonnage nécessaire à nos usines de guerre. Dans l'ensemble, et sans que je veuille présenter au Sénat une affirmation trop catégorique, il nous faudrait, pour que toute préoccupation fût enlevée, au moins 43 millions de tonnes afin d'assurer l'activité des usines de guerre, le fonctionnement de la vie industrielle et de pourvoir aux nécessités du chauffage domestique.

M. Léon Barbier. Au minimum !

M. le ministre. Dès qu'il est posé, le problème se divise. La première question est celle du charbon d'importation. On m'a dit, et très justement : « Puisque la France, pendant la période de guerre, doit recevoir sensiblement la moitié de son charbon de la Grande-Bretagne, avez-vous fait tout le possible pour obtenir que ces importations soient portées jusqu'au maximum? Quelle est votre méthode? Quel est votre programme? Quels sont vos intentions et vos résultats? »

Messieurs, je n'aborderai pas la question si souvent contreversée de savoir si, dans des temps comme ceux-ci, il vaut mieux procéder en pleine liberté d'affrètement, ou si, au contraire, il vaut mieux procéder comme on l'a fait, par des accords précis avec nos amis, nos alliés et fournisseurs les Anglais.

Permettez-moi de vous faire remarquer que, si nous parlons d'abord du charbon d'importation et, par suite, de l'organisation du bureau interalliés, nous ne devons pas oublier que la Grande-Bretagne est obligée de fournir du charbon, non seulement à la France, mais aussi à notre alliée l'Italie.

Toutes les fois qu'il est question d'accord au sujet de l'importation du charbon, nous devons tenir compte des besoins et des intérêts des trois puissances qui luttent en commun.

Beaucoup de détails qui peuvent vous paraître obscurs s'expliquent par la nécessité de cette coordination.

Aussi bien, le problème aujourd'hui est résolu; la question est réglée. Je n'avais pas, en arrivant au département des travaux publics, à créer une politique de fret; je n'avais pas à dire quelle était mon opinion sur la question du fret de guerre. Comme vous le savez, comme on l'a rappelé tout à l'heure, il existe entre la France et la Grande-Bretagne deux arrangements. Il y a, d'abord, l'arrangement du 1er juin 1916 relatif aux frets, aux prix des charbons et à l'organisation de l'exportation. Cet arrangement fixait les frets pour le transport des charbons de chacun des ports anglais à chacun des ports français. Il déterminait les prix maxima des charbons, conformément à un tableau annexé à la convention. Il était entendu que les exportateurs ne se feraient pas concurrence et qu'en France nos importations seraient réglées. L'affrètement des navires était fait, par les exportateurs, pour le compte des acheteurs. Il y a ensuite la convention du 3 décembre 1916, par laquelle on s'est proposé de régler en complet accord l'utilisation coordonnée des navires à disposition de la France et de l'Angleterre.

M. Aimond. Les arrangements sont revisables.

M. le ministre. Nous allons voir, mon cher collègue. Je vais essayer de vous exposer clairement une question très complexe, c'est la plus difficile de toutes celles que j'aurai à vous présenter. Je prie le Sénat, sous réserve des questions qu'il aura à me poser, si je ne suis pas assez clair, de bien vouloir m'écouter, pour que je puisse le rendre complètement maître du sujet et se faire une opinion exacte. (*Parlez! parlez!*)

Il y a, en particulier, dans l'accord du 3 décembre, un article 8, qui précise que l'affrètement des vapeurs neutres sera centralisé entièrement par un bureau interalliés à Londres.

Ce texte est formel. Tout à l'heure, M. Perchot me demandait si, quand j'ai pris la décision dont je vais parler dans un instant, j'avais connu ces accords.

Qu'il me permette de le rassurer. J'aurais été bien coupable, si je ne les avais pas tout d'abord étudiés! C'est mon collègue et ami M. Clémentel qui a signé l'accord du 3 décembre avec le très honorable M. Runciman, président du Board of Trade: il est là pour témoigner qu'avant même d'accepter le portefeuille des travaux publics, j'avais longuement conversé avec lui sur ce traité. Nous en avons examiné, une à une, les quatorze

clauses. Tant que cet accord sera en vigueur, je l'appliquerai avec une exacte loyauté, avec cette correction stricte que les Anglais apportent dans leurs relations commerciales et qu'ils sont en droit d'exiger de nous,

M. Aimond. Même si cela a pour résultat de nous priver du charbon?

M. le ministre. L'accord comporte de grands avantages que révèle un examen attentif du sujet. Les controverses sur ce point ont été et demeurent nombreuses, mais une connaissance précise des faits les réduirait beaucoup. Donc, je me suis trouvé, le 13 décembre, en présence de conventions qui déterminaient étroitement le régime des transports de charbon entre l'Angleterre et la France. La Grande-Bretagne disait : « Je vous livre du charbon à tel prix, mais il doit être transporté à des conditions établies d'accord avec moi; et — comme tout à l'heure un orateur le rappelait — les charbons doivent être taxés en France. C'est un système qui a été longuement étudié ; il fonctionne, je dois l'appliquer.

M. Perchot, avec une ironie que j'aime à croire bienveillante, me disait tout à l'heure : « Mais pourquoi, si vous connaissiez ce traité, avez-vous, au début de votre ministère, affrété au-dessus et en dehors de la taxe? Quelle faute vous avez commise! Quelle responsabilité n'est pas la vôtre ! Expliquez-vous ! »

Je m'explique : le Sénat va juger.

Eh ! oui, messsieurs, bien que j'eusse connu les accords dont le dernier prévoyait l'établissement, à Londres, d'un bureau interalliés du fret, j'ai, pendant quelques jours, permis des affrétements libres. Pourquoi, messieurs ?

Nous sommes au moment le plus aigu de la guerre ; il faut, par tous les moyens, tenter de ne pas laisser ralentir l'exportation ; or, quelle était la situation au milieu de décembre?

Je me suis trouvé en face d'un désaccord de fait entre le coût du fret tel qu'il était établi par les circonstances et la taxe. C'est le 8 août 1916 qu'avait été pris le quatrième et dernier arrêté pour la fixation des prix de vente maxima des charbons d'importation.

Que s'était-il passé depuis cette date?

Il était arrivé que le cours du fret avait haussé. Pourquoi? Pour des raisons que connaissent tous les armateurs, dont la principale était la crise des assurances et en particulier des assurances norvégiennes. Il y avait eu des torpillages ; je n'en parlerai pas spécialement ; mais il faut en tenir largement compte dans l'étude du problème que nous examinons. Il y avait une évasion générale du fret neutre. J'ai fait, comme eût agi, je pense, tout autre ministre en temps de guerre, je suis allé au plus pressé, et vous allez voir que ma décision n'a pas été inutile.

Faisant confiance à l'amitié des Anglais, j'ai, en attendant la constitution du bureau interralliés, laissé affréter en dehors du schême.

Vous dites, monsieur Perchot, qu'en procédant ainsi, j'ai fait du tort à l'importation; c'est une erreur, puisque, en fait, c'est grâce à cette décision que nous avons pu affréter plus de cinquante bateaux anglais.

Vous déclarez que ces bateaux ont été retenus dans les ports anglais ; oui, c'est vrai, ils ont été retenus tout d'abord, mais il m'a suffi d'un entretien cordial avec le président du comité exécutif, sir Daniel Stevenson, qui est un vieil ami de la France, pour qu'il me dise : « Je comprends vos raisons. » Devant moi, sir Daniel Stevenson a télégraphié l'ordre de laisser partir ces bateaux. Et ils ont apporté du charbon dans nos ports.

Si je n'avais pas pris cette première décision de circonstance, expliquée par les lenteurs qui retardaient l'établissement du bureau interallié, nous eussions attendu, dans la situation que vous connaissez, en face de cette évasion dangereuse du fret neutre, la solution de principe et la revision des taxes.

Voilà ce que j'ai fait. Sous réserve d'une erreur toujours possible, quand un homme se juge lui-même, je crois avoir bien agi en amenant un nombre important de bateaux charbonniers dans nos ports, plus de cinquante. Je crois que cette mesure, grâce à la bienveillance de sir Daniel Stevenson, nous a permis d'assurer la transition entre le régime ancien et le statut nouveau, fondé sur l'organisation du bureau interallié.

J'en demande pardon au Sénat, mais on a tant discuté sur cette question très délicate, que j'ai besoin de m'expliquer nettement. (*Parlez! parlez!*)

La question essentielle restait entière.

J'avais bien facilement constaté la baisse des importations dont on vous a parlé tout à l'heure et qui est, en effet, incontestable.

Du maximum de deux millions de tonnes atteint au mois d'août, ce chiffre baissait de mois en mois jusqu'à descendre, au mois de décembre, au-dessous de 1,500,000 tonnes.

Je calculais qu'à la fin du mois de janvier, nous aurions un déficit de deux millions de tonnes sur le total prévu par les accords franco-anglais.

Me suis-je désintéressé de ce fait grave ? N'ai-je pas agi assez vite? Vous allez juger. J'ai profité du passage à Paris de M. Lloyd George pour aller le trouver. Je lui ai dit : « Monsieur le premier ministre, c'est plus qu'une question commerciale qui se pose, c'est une question de gouvernement; à la fin du mois de janvier il nous manquera en France 2 millions de tonnes de charbon d'importation dont nous avons le plus urgent besoin. Je fais appel à l'amitié si active de l'Angleterre, je fais appel à votre autorité pour que vous nous aidiez. Il nous faut ces 2 millions de tonnes. J'en ai besoin pour nos industries; je vous en supplie, donnez-les moi. »

J'ai mis dans cette démarche l'ardeur d'un homme qui est passagèrement ministre, mais qui est passionnément désireux de faire tout son possible; j'ai mis dans cet appel la conviction la plus prenante.

M. Lloyd George a bien voulu me dire : « Allez exposer le problème à Londres ; je vous y accompagnerai de lettres de recommandation. »

J'ai suivi ce conseil. J'ai pris contact avec sir Joseph Maclay, contrôleur de l'amirauté. J'ai longuement conversé avec M. Hipwood, un homme d'une compétence universellement reconnue. J'ai été reçu avec la plus grande bienveillance par deux membres du gouvernement. J'ai trouvé à Londres des amis profondément dévoués à notre cause commune, très graves, très sérieux, très attentifs à ces problèmes; mais ils m'ont dit : « Ces deux millions de tonnes, nous voudrions vous les transporter ; pour l'instant, nous ne le pouvons pas sans prélever sur nos importations essentielles. »

Alors, avec le concours de nos amis, je me suis tourné du côté du fret neutre; et, puisque nous avions la convention du 3 décembre, j'ai essayé, au milieu de ces difficultés dont je vous ai dit quelques-unes, de tirer le meilleur parti de notre contrat. Sur ce point, j'ai trouvé, chez nos alliés anglais, un concours admirable, des avis précieux, une science profonde de toutes les questions du commerce maritime. Ils m'ont dit : « Ne regrettez pas de vous être lié à nous par le contrat du 3 décembre 1916, car, avant de savoir quelle part chacun d'entre nous aura du fret neutre, il faut d'abord que nous mettions nos efforts en commun pour avoir, au profit du groupe des alliés, le plus de fret possible.

Or, ce sont les Anglais qui, pour retenir le fret neutre dans des moments difficiles, disposent des meilleurs moyens. N'oubliez pas, messieurs, à quel point la navigation était et demeure difficile. Comme il faut être prudent ! comme nous avons besoin de nous tenir, surtout au lendemain des menaces allemandes, en étroit accord avec nos fidèles et courageux alliés ! Si je pouvais dire ce que je ne puis pas révéler, comme vous le sentiriez ! L'Angleterre met au service commun des alliés cette arme admirable qu'est le charbon de soute.

Comme nous aurions tort de ne pas nous appuyer sur la profonde expérience maritime des Anglais.

J'ai poursuivi mon plaidoyer. J'ai déclaré à nos amis : « Oui, retenez, retenons la plus grande partie du fret neutre, mais ensuite, donnez-en le plus possible pour la France, pour la France envahie, pour la France qui souffre plus que les autres pays, pour la France qui s'épuise en sacrifices depuis plus de deux ans. »

Une fois encore, ils ont été très cordiaux, très bienveillants, très affectueux. Ils m'ont répondu : « Nous vous promettons, bien que nous soyons trois participants, à savoir la France, l'Angleterre et l'Italie, plus de 50 p. 100 du fret neutre. Ayez confiance en nous. Nous résoudrons ensemble les difficultés. »

En conclusion, permettez-moi de vous le dire, malgré que je sois un partisan acharné de la liberté du commerce, et par conséquent de la liberté du fret — je crois qu'en pareille matière, l'unité de front s'impose comme dans les autres domaines.

Anglais, Italiens, Français, soyons fortement unis sur mer comme sur terre : nous avons, plus que jamais, besoin de cette union.

Les insuffisances que nous constatons dans l'exécution viennent de circonstances graves contre lesquelles nous luttons. Mais c'est par l'étroite alliance des intérêts que nous nous défendrons le mieux.

Une précision maintenant : M. Perchot et M. Aimond m'ont prié de m'expliquer sur la question des licences d'importation.

Je voudrais, sur ce point encore, parler très nettement au Sénat, afin que chacun de ses membres se trouve en état de répondre à une question que l'on entend à chaque moment. Je prendrai, tout de suite, l'argument que l'on nous oppose sous sa forme la plus brutale.

On objecte : « Qu'est-ce que cette administration des travaux publics ! Voilà des importateurs de charbon qui peuvent s'approvisionner en Angleterre. Ils ont le fret, et on ne leur permet pas d'importer ! C'est toujours la même chose, l'Administration paralyse les initiatives ! »

Vous voyez que je ne dissimule pas l'argument, vous l'avez entendu ; vous l'entendrez souvent. S'il en était ainsi, nous serions, je serais bien coupable. Mais, en est-il ainsi ? Non. Voici la vérité.

Nos amis anglais nous disent : « Nous vous donnons deux millions de tonnes à exporter de Grande-Bretagne, plus une tolérance de 10 p. 100, soit en tout 2,200,000 tonnes. Vous ferez, à la fin de chaque trimestre, un état pour le trimestre suivant; vous nous le communiquerez, vous permettrez que nous le regardions. » L'Anglais est précis, il aime à exercer un contrôle sur les accords auxquels il a participé. Il a parfaitement raison. Quand on pratique la cordialité entre alliés, on n'a rien à craindre de ces vérifications. Donc, le French Coal Committee reçoit régulièrement nos listes.

Vous voyez la conséquence : c'est que nous ne pouvons, nous, administration des

travaux publics, sous peine de commettre les plus grosses imprudences, accorder des licences d'importation qu'à des personnes dont nous sommes sûrs qu'elles n'en laisseront perdre aucune partie. Car, si nous donnions des licences à des personnes qui se font des illusions sur leurs ressources en fret et sur leurs moyens de déchargement, nous aurions un déchet redoutable dans nos importations, déjà si précaires.

Nous sommes donc obligés de vérifier sévèrement l'octroi des licences d'importation et de refuser, dans l'intérêt national, ce que nous accorderions volontiers si le danger n'était pas si grand.

M. Aimond. Nous sommes d'accord sur ce point: au reste, la question des licences d'importation n'a pas été soulevée par moi.

M. le ministre. Un orateur m'a posé la question; je dois y répondre.

M. Aimond. Je me borne à constater que la licence d'importation équivaut simplement à dire que vous autorisez M. Durand à acheter du charbon en Angleterre; mais elle n'implique pas qu'une fois obtenu, le charbon va venir au Havre.

M. le ministre. La licence d'importation ne peut être donnée qu'à un importateur ayant fait la preuve qu'il possède à la fois du charbon en Angleterre, du fret pour le transporter, et des moyens d'assurer le déchargement.

M. Aimond. Permettez-moi de vous demander l'explication d'une phrase lue par moi au *Journal officiel*. Vous avez dit à la Chambre que vous aviez accordé, après enquête et en mettant en dehors tout ceux qui n'étaient pas susceptibles de tenir leur promesse, pour 2,200,000 tonnes de licences d'importation. Cela veut-il dire que non seulement ces 2,200,000 tonnes seront achetées en Angleterre, mais qu'elles seront sûrement transportées au Havre?

M. le ministre. Je précise de nouveau, mon cher collègue, que notre devoir est de courir le moins de risques possible, en vérifiant soigneusement les facultés de chaque importateur. (*Adhésion.*)

Après ces explications sur un sujet spécialement compliqué, j'arrive à la conclusion sur la première partie de mon exposé.

A l'heure actuelle, étant donnés nos accords officiels avec les Anglais, il ne peut plus être question de pratiquer le régime de la liberté sans contrôle des frets; il faut observer loyalement nos accords avec l'Angleterre.

Mais je suis tout à fait convaincu que, pour tirer le meilleur parti des accords et de ce bureau interalliés, qui, désormais, fonctionne à Londres, afin d'assurer une exécution aussi heureuse que possible du décret du 14 janvier 1917 pour tenter de ne pas laisser perdre, sauf les torpillages, la moindre partie du charbon qui nous est octroyé, il faut, de plus en plus, compléter notre organisation administrative française par l'appoint de la bonne volonté commerciale.

M. Milliès-Lacroix. Sans oublier la bonne volonté administrative!

M. le ministre. Nous ferons, de notre côté, tous nos efforts. Mais je sollicite la collaboration patriotique de tous les importateurs français. Il faut que nous nous unissions tous pour lutter contre les difficultés présentes.

J'ai prié les importateurs de déléguer auprès de moi quatre d'entre eux; je veux travailler en contact et en accord permanent avec eux; je viens de les envoyer à Londres; je tente en ce moment des efforts nouveaux pour que notre organisation française administrative des transports maritimes qui, certes, ne peut avoir l'expérience de l'organisation séculaire anglaise, soit complétée, soit assouplie par la contribution du commerce français et de notre industrie. C'est dans ce sens que je travaille actuellement.

Nul plus que moi ne redoute les formules abstraites; nul, plus que moi, n'est accessible aux bons avis. Les circonstances se transforment chaque jour, se compliquent parfois. Je n'ai qu'un désir: transformer, modeler notre administration des travaux publics, avec ses formules classiques, pour la rajeunir, la vivifier et l'adapter aux besoins de cette guerre formidable. C'est une œuvre qui ne peut s'accomplir sans recherche, sans effort; j'y travaillerai sans arrêt. Nous disposons d'excellents éléments qu'il faut aider par la collaboration de l'industrie et du commerce. Seule, une étroite collaboration de l'administration et du commerce, sans arrière-pensée de part et d'autre, nous permettra de reconquérir nos libertés. Je veux fortifier notre organisation de Londres, fortifier aussi notre organisation de Paris. Il faut que nous défendions nos importations jour par jour, par la coalition de toutes les bonnes volontés. L'avenir seul dira quels peuvent être les résultats de cette méthode; mais elle est la seule qui convienne, assurément. Sur la base de nos accords avec l'Angleterre, nous lutterons contre toutes les complications. Je ne veux pas vous faire d'autre promesse; il serait imprudent de ma part de donner à la haute Assemblée des assurances que je n'ai pas. Ma préoccupation, comme la sienne, est grande. C'est bien plus qu'une question de responsabilité ministérielle; c'est une question de conscience. (*Très bien! très bien!*)

Rien ne sera négligé pour défendre, dans toute la mesure du possible, nos importations de charbon anglais.

Telles sont, messieurs, les explications que je tenais à vous donner sur la première partie du problème, sur l'importation des charbons anglais. J'ai peut-être laissé tomber quelques détails et je m'en excuse.

Ainsi, M. Perchot a parlé de l'encombrement dans nos ports, des lenteurs des déchargements. C'est vrai. Nos ports souffrent depuis longtemps d'un excès des importations sur les évacuations par fer. Pourvu qu'un jour ne vienne pas où il y aura trop peu de marchandises sur nos quais!

On a cité le port de Bordeaux; je suis allé le visiter, pensant, non sans danger de critique, que le mieux pour un ministre était de voir par lui-même, d'exercer son contrôle. C'est une méthode qui, je m'en suis aperçu, peut avoir ses inconvénients. Cependant elle est salutaire; il est nécessaire qu'un ministre voie dans le détail si ses ordres ont été exécutés.

A Bordeaux, hélas, ce n'est pas le charbon qui est trop abondant.

M. Ernest Monis. Ce n'est pas le port qui manque au charbon, c'est le charbon qui manque au port.

M. le ministre. Je serais moins préoccupé pour Bordeaux si les importations de charbon y étaient plus abondantes.

Mais je viens à la deuxième partie de mon exposé, c'est-à-dire au programme national.

Il n'est pas de question plus grave. Il s'agit de savoir si nos industries de guerre auront tout le charbon dont elles ont besoin. Il est donc nécessaire que je vous apporte toutes les précisions dont je puis disposer.

On a dit, et combien on a eu raison de le dire: « C'est surtout du côté de la production nationale que nous devons faire porter notre effort essentiel; l'importation demeurera désormais incertaine et précaire. »

Je le sais bien; je partage cette opinion. Chargé du ravitaillement de la France, ce sera toute ma politique, que de pousser à l'intensification de la production nationale, qu'il s'agisse du charbon ou du blé. Il faut demander à la terre de France le maximum de ce qu'elle peut nous donner.

Je me suis efforcé d'appliquer sans retard cette idée essentielle à l'augmentation de nos ressources en charbon national pour la période que nous allons aborder.

M. Gaudin de Villaine. Et pour aujourd'hui?

M. le ministre. J'exposerai la situation présente, mais ce n'est pas cette Assemblée si informée des questions économiques, qui croira jamais que des problèmes aussi graves, conditionnés par des faits aussi nombreux, puissent se résoudre du jour au lendemain sans une sévère préparation.

Qu'ai-je donc fait pour accroître notre production minière?

Tout de suite, en décembre 1916, en même temps que je prenais des dispositions pour préciser nos accords avec nos amis Anglais, j'ai voulu, sans délai, augmenter la production française.

Ce fut peut-être notre erreur de croire qu'on pouvait distinguer la mine et l'usine de guerre: la mine est la condition essentielle de l'usine de guerre. La mine est l'usine de guerre par excellence et si on avait appliqué à la mine le régime qui a été appliqué à l'usine de guerre, nous aurions aujourd'hui plus de ressources et moins d'angoisse.

M. Henry Bérenger. Les commissions parlementaires le demandent depuis deux ans.

M. le ministre. Les commissions parlementaires ont raison.

Dès mon installation, j'ai poursuivi l'exécution des négociations engagées par mon prédécesseur en ce qui concerne les mineurs des classes 1900 et 1901. J'ai pu y parvenir.

Puis, j'ai demandé qu'on renvoyât les mineurs de la classe 1902. Je l'ai obtenu.

J'en remercie beaucoup et M. le ministre de la guerre et le général commandant en chef, qui ont compris qu'un lien étroit unit, dans une guerre de ce genre, la vie économique du pays et sa défense guerrière.

Je compte que les mineurs, dont le dévouement a été digne des plus grands éloges, me donneront encore tout leur concours pour assurer à ces mesures de salut public leur pleine efficacité.

Aux mineurs, j'ai pu faire adjoindre une main-d'œuvre supplémentaire.

J'ai pensé que ce résultat n'était pas encore suffisant. Je vais apporter au Sénat un renseignement tout à fait nouveau que je n'ai pas pu donner plus tôt parce que je n'avais pas de certitude. J'avais obtenu les mineurs de la classe 1902. Ce n'était pas encore assez. Je me suis tourné de nouveau vers M. le ministre de la guerre et je lui ai dit: « Je sais que je vous demande un sacrifice très lourd, que les mineurs jouent un rôle important au front dans une guerre qui est partiellement une guerre de mine. Malgré tout rendez-vous compte de la situation, du besoin que nous avons de préserver au maximum ce pays pour la saison qui va venir. Donnez-moi les moyens d'alimenter nos usines de guerre. »

Et M. le ministre de la guerre a bien voulu me donner les mineurs des classes 1903, 1904, 1905 et 1906 qui vont être renvoyés à la mine à partir du 26 février.

Le général en chef a simplement demandé, il était trop naturel qu'il eût ce désir, un délai pour que les hommes spécialisés dans les unités du front puissent être remplacés par des mineurs appelés dans les classes suivantes.

Vous le voyez, je suis allé dans cet ordre d'idées jusqu'à la limite du possible.

M. Debierre. Toutes les mesures que vous prenez arrivent trop tard! (*Bruit.*)

M. le ministre. Permettez-moi pourtant de dire qu'en moins de deux mois de ministère, j'ai conscience de n'avoir pas perdu de temps. (*Très bien!*)

M. Gaudin de Villaine. Il y a des responsables avant vous!

M. le ministre. Le renvoi des mineurs, d'ailleurs, ne résout pas tout le problème. Comme pour les chemins de fer, dont je vais avoir à parler, une des difficultés de la situation c'est que le matériel des mines est fort usagé et très fatigué.

La question des bois de mine réclame une très sérieuse attention. Certaines compagnies ont un besoin urgent de bras.

Je traiterai ces problèmes avec le comité central des houillères de France qui a entendu mon appel comme si j'avais à exécuter un programme d'usine de guerre parce qu'en réalité il s'agit d'un véritable programme militaire.

Messieurs, tout en abrégeant mes explications, je ne peux pas ne pas répondre à M. Perchot qui a parlé des difficultés de l'évacuation des stocks.

La crise des transports que nous travaillons à résoudre est en relation constante avec la crise du charbon. Vous avez dit vrai, monsieur Aimond.

Messieurs, il en est en France comme chez nos ennemis; car il est bon de dire au pays que l'Allemagne, qui a produit 120 millions de tonnes de charbon par an a, en ce moment, une crise de charbon beaucoup plus sévère que la nôtre. Je pourrais le prouver, si j'en avais le loisir, par un ensemble de documents indiscutables.

M. Henry Bérenger. Cela ne l'empêche pas de produire 1,500,000 tonnes d'acier par mois.

M. le ministre. On m'a demandé si j'avais commandé des wagons. Notre programme comporte d'abord 300 locomotives et 20,000 wagons de 5 tonnes à prélever sur le parc anglais; plus un nombre important de wagons neufs commandés par la Grande-Bretagne pour les besoins de son armée en France; plus un nombre de wagons américains et canadiens commandés par l'Etat français; enfin, un lot important de wagons que nous voudrions faire exécuter en partie par des usines françaises.

M. Perchot. Ce n'est pas la question. Elle est dans la voie ferrée elle-même : avec plus de wagons, ce serait la même chose.

M. le ministre. Je le sais bien et j'en donnerai un exemple; mais, avec le problème des charbons, déjà si difficile, je ne veux pas aborder celui des transports : je ne voudrais pas dérailler. (*Sourires.*)

M. Milliès-Lacroix. Les deux questions se lient.

M. le ministre. Je le pense comme vous. Cela dit, en ce qui concerne l'augmentation de la production nationale, j'en viens à répondre aux honorables interpellateurs qui m'ont plus spécialement questionné sur le problème de l'approvisionnement en charbon de Paris, de la Seine et de Seine-et-Oise.

Prenons la Seine tout d'abord. Dans le cadre des observations générales que je viens de présenter, je crois que mes explications particulières vous paraîtront maintenant plus précises.

Evidemment, Paris et la Seine traversent une crise terriblement dure....

M. Perreau. Les autres départements aussi.

M. André Lebert. Il y a une crise dans toute la France : nous souffrons tous.

M. Perreau. Même les ports de mer n'ont pas de charbon!

M. le ministre. Je parlerai spécialement des ports de mer.

M. Peytral. J'ai pris la liberté de vous soumettre déjà une question sur ce point que je me propose de développer après vous à la tribune.

M. le ministre. Deux des interpellations que j'ai entendues visent Paris et le département de la Seine.

M. André Lebert. Mais beaucoup d'autres pourraient interpeller.

M. le ministre. Mon cher collègue, je sais bien que, d'un bout à l'autre de la France, il y a un cri d'angoisse. Qui l'entend mieux que moi?

M. Servant. L'entendez-vous, monsieur le ministre, comme nous qui vivons tous les jours avec les malheureux qui souffrent?

M. le ministre. Oui, monsieur Servant, je suis en communication constante avec les maires, avec les préfets, et je fais tout le possible pour les aider, hélas! sans y parvenir toujours comme je le voudrais.

M. Servant. Vous n'êtes pas auprès d'eux comme nous, monsieur le ministre. Et nous vous dirons demain, si nous ne le pouvons pas ce soir, toutes les souffrances de la province, plus grandes peut-être encore que celles de Paris. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre. Mon cher collègue, personne, par malheur, n'est plus renseigné que moi, car, à chaque instant, depuis un peu plus d'un mois, jour et nuit, je suis appelé par des personnes qui me demandent de résoudre d'urgence un problème souvent insoluble. (*Mouvements divers.*)

Pour un homme consciencieux, c'est une angoisse à ce point terrible que si le Sénat n'avait pas le sentiment que j'ai fait tout ce que j'ai pu, s'il ne me donnait pas au moins son adhésion morale, je ne pourrais continuer une œuvre aussi lourde que celle que j'accomplis.

Le dernier exemple est celui de Limoges. Hier, j'ai entendu la pressante réclamation du maire et du préfet. J'en ai entendu beaucoup d'autres.

M. Gaudin de Villaine. Toutes les agglomérations souffrent.

M. le ministre. Mais je ne peux pas répondre en même temps pour toutes les agglomérations. Si vous me posiez des questions département par département, je pourrais peut-être vous faire connaître les situations de chacun d'eux.

Mais vous m'avez posé deux questions; j'ai été interpellé deux fois sur la situation de Paris et de la Seine et sur celle de Seine-et-Oise. Vous ne pouvez pas nier que si le problème se pose d'une façon tout à fait inquiétante dans toute la France, il est cependant plus grave encore, et de toutes les façons, pour une immense agglomération qui recueille dans son sein, outre sa population ordinaire, une quantité de réfugiés. Elle n'a pas, comme certaines villes ingénieuses de province que je connais, la ressource de la forêt prochaine pour s'alimenter d'un feu de bois, alors qu'elle manque de houille.

Il y a bien des régions où la généreuse campagne française fournit ce que le sous-sol n'a pu donner. Paris n'a pas sa forêt prochaine. Lorsqu'on ne peut amener du charbon à Paris, le peuple souffre grandement et j'en suis, pour ma part, terriblement ému.

Je réponds à la question de M. Strauss, à celle qui m'a été posée aussi tout à l'heure par un autre de mes honorables collègues.

Monsieur Strauss, quand, au mois de décembre, j'ai eu à examiner la situation de la France au point de vue du charbon — cette situation que je viens de résumer — après avoir pris les résolutions d'ensemble que je viens d'exposer, j'ai essayé de faire un plan pour chaque région, Mais les circonstances ont joué contre moi avec acharnement. Qui me reprocherait de m'être heurté à ce mur invincible qu'opposent les éléments à la volonté et à l'énergie d'un homme? Oui, j'avais fait mon plan pour Paris. Comment pouvais-je le faire? Les ressources étaient fort limitées. Il n'y avait pas de stocks, du moins il n'y avait pas de ces stocks qu'il conviendrait de faire dans la période d'été.

M. Gaudin de Villaine. On aurait dû les faire!

M. le ministre. Il n'y avait qu'un seul stock : celui de la prévoyante ville de Paris, que je félicite et que je remercie, car je n'ai cessé, je ne cesse et je ne cesserai de travailler en loyale collaboration avec le conseil municipal de Paris. J'ai vu son bureau ce matin, j'ai rencontré de sa part l'aide la plus efficace, comme aussi de la part de M. le préfet de la Seine. Nous avons lutté et nous lutterons encore ensemble pour conjurer cette crise. La grande assemblée parisienne a fait largement tout son devoir; son stock, à l'heure actuelle, rend des services inappréciables.

En dehors de ce stock, il n'y avait qu'une toute petite réserve, si réduite, que j'ose à peine en parler : c'était un reliquat du stock de l'intendance.

Il fallait donc approvisionner au jour le jour cette immense agglomération qui, dans une journée de froid, aurait besoin de 12,000 tonnes de charbon!

Voilà quel était le problème.

Bien vite, nous nous sommes mis à l'œuvre, M. Claveille et moi.

Laissez-moi associer mon collaborateur à cette description de nos efforts. (*Très bien! très bien!*) C'est un homme du plus haut mérite et de la plus grande conscience. S'il échouait, vous pourriez dire que vraiment, il n'y avait rien à faire. M. Claveille et moi nous nous sommes dit : « Examinons nettement les faits. Comment peut-on donner du charbon à Paris? On peut donner du charbon à Paris par trois origines : par la voie ferrée, Rouen-Paris, réseau de l'Ouest-Etat, par la Seine, et par la voie du Nord. Par malheur, nous ne pouvons pas faire passer nos trains par Arras. »

Nous avons alors envisagé chacune des possibilités de traction et d'adduction. Il y en a une qui nous a donné de très bons résultats : c'est la voie de Rouen-Paris.

Je ne veux pas vous accabler de statistiques, mais laissez-moi vous dire que le tonnage transporté sur cette ligne a cru dans de très grandes proportions.

De mémoire d'exploitant, elle n'avait jamais autant donné.

M. Eugène Lintilhac. C'est la réhabilitation de l'Ouest-Etat! (*Sourires.*)

M. le ministre. Pour la Seine, M. Claveille a fait un plan. Nous l'avons ensemble adopté.

Il y a longtemps que la navigation de la Seine demandait à être revisée. M. Claveille, s'apercevant que certains mariniers n'étaient pas parfois exempts de fantaisie, ne prolongeaient pas leur journée de travail autant qu'il était possible, a fait appel à leur dévouement patriotique. Il les a rassemblés à Rouen. Ces braves gens ont fait les plus louables efforts.

Nous avons organisé le service, M. Claveille l'a divisée en biefs, qui devaient être

parcourus par des patrouilles chargées de stimuler le zèle des mariniers. Sur les écluses, nous avons placé des postes de sous-officiers pour s'assurer que l'effort maximum était fait. Nous avons éclairé les écluses. La Seine était ainsi aménagée.

Sans la crise du froid qui est survenue, Paris était à l'abri du besoin de charbon.

Tout à l'heure, quelqu'un a dit : « La Seine a bon dos. » Pas pour porter en ce moment, hélas !

M. Aimond. Elle a transporté jusqu'à 10,000 tonnes.

M. le ministre. Au début du mois de janvier, nous avons eu la crue, à partir du 10 ; puis, la glace est apparue le 20 janvier ; le 31, toute navigation était arrêtée ; nos mariniers, qui pendant la crue, ont montré tant de courage, ne pouvaient plus travailler. Le tonnage maximum atteint pendant la période de juillet et août 1916 avait été de 23,000 tonnes par jour. Si les eaux avaient gardé leur niveau normal, on aurait pu obtenir un tonnage de 16,000 tonnes par jour. En hiver, nous avons eu tout contre nous.

Voyez, messieurs, dans quelle situation terrible nous nous trouvions : Paris, au 1er janvier, avait un déficit de 600,000 tonnes, et, dans cette situation déficitaire, voici la Seine qui nous manque. Alors qu'elle aurait dû donner un transport de 16,000 tonnes. Nous avons fait tout le possible.

En dix jours, nous avions un déficit supplémentaire de 160,000 tonnes.

M. Lucien Cornet. L'année dernière, pourquoi les péniches stationnaient-elles à quai ?

M. le ministre. On a beaucoup parlé des péniches de Rouen. Voulez-vous que je vous en dise un mot ? Ce cimetière flottant — comme on l'a appelé — nous l'avions déjà réveillé, M. Claveille et moi.

Les statistiques le prouvent. Le nombre des péniches charbonnières en attente, à Rouen, était tombé à 550. Nous allions les amener à Paris, sans l'interruption de la circulation...

M. Léon Barbier. Pourquoi y étaient-elles avant votre arrivée ?

M. Gaudin de Villaine. Pourquoi dormaient-elles auparavant ?

M. le ministre. Je vous prie de me laisser aller jusqu'au bout de mes explications, afin que vous puissiez juger.

M. Servant. Ce n'est pas vous que nous voulons juger. Nous voulons juger la situation telle qu'elle est et le Gouvernement tout entier.

M. le ministre. Un juge écoute, monsieur Servant, c'est sa première obligation.

Oui, nous avons fait tout le possible.

Si l'on compare les tonnages de houille expédiés sur les diverses régions par les gares de Rouen, on trouve, en novembre 1916, une moyenne journalière de 2,232 tonnes, et, du 14 au 27 janvier, une moyenne journalière de 6,764 tonnes. L'arrivage des combustibles pour le département de la Seine est, en novembre 1916, de 34,575 tonnes, en janvier 1917, de 50,374 tonnes. Voyez l'effort !

Admettez, monsieur Strauss, admettez, monsieur Barbier, que jamais des administrateurs ne se sont trouvés en présence de circonstances plus terribles...

M. Léon Barbier. C'est très vrai !

M. le ministre. Je vous assure que tout est préférable comme responsabilité, comme angoisses, comme souffrances, à la situation d'un administrateur qui a fait tout le possible pour tirer le meilleur parti d'une situation difficile, s'il rencontre partout, sur son chemin, devant sa pensée, ses yeux, et laissez-moi dire tout près de son cœur, cette souffrance populaire, alors qu'il n'y a pas de remède parce que les éléments se sont ligués contre lui.

Plaignez-moi. (*Applaudissements.*)

Je me suis trouvé dans une situation terrible. Je ne l'ai acceptée que parce que je la savais grave. J'y resterai tant qu'on le désirera, précisément parce qu'elle est dure ; mais elle comporte des souffrances infinies.

En présence de cette conjuration des faits, j'ai eu recours à des moyens de fortune. Je vais m'en expliquer devant M. Aimond, et je le prie, dans son esprit si large et si bienveillant tout ensemble, d'accueillir comme profondément sincères les explications que je vais donner.

Quelle est la situation en janvier ? La Seine ne donne pas ; l'Ouest-Etat fait tout ce qu'il peut. Il y a bien les trains du Nord que nous surveillons heure par heure. Chaque jour, ils vont chercher le charbon dans le bassin du Pas-de-Calais. Ce bassin du Pas-de-Calais se comporte en ce moment d'une façon admirable, mais là encore, nous nous heurtons à des difficultés d'évacuation.

Songez que ce réseau du Nord est obligé de pourvoir, non pas seulement Paris, mais tout l'Est.

Hier, dans la nuit, j'entendais les plaintes émouvantes, je dirai les plaintes sacrées de Nancy qui, entre deux bombardements, réclamait un train qu'on n'arrivait pas à dégager.

M. Aimond. L'avez-vous découvert ?

M. le ministre. J'ai dû, de toute urgence, dérouter un train. Je m'en excuse auprès des représentants de Seine-et-Marne, auquel il était destiné.

Je leur ai pris ce train parce que ceux qui risquent de se faire tuer pour nous sous les obus, ne doivent pas voir leurs enfants souffrir du froid. (*Applaudissements.*)

Il vaut mieux qu'un homme public s'expose aux critiques que de manquer au plus grave de ses devoirs.

M. Chapuis. C'était d'autant plus indispensable que, sans cela, aujourd'hui, il n'y aurait plus de gaz à Nancy ! (*Mouvement.*)

M. le ministre. Je le sais et je porte sur moi le poids de toutes ces souffrances.

M. Henry Bérenger. C'est le procès de l'imprévoyance ?

M. le ministre. J'a fait appel à notre réseau du Nord. Hélas ! il est dans l'état d'un réseau qui fait la guerre depuis deux ans. Il est fatigué, il est usé, il est à bout ; il n'a pas été réparé ; le personnel, dont le dévouement mérite notre reconnaissance, est en partie malade ; récemment sur les locomotives il y a eu des tubes gelés ! Vous voulez savoir la vérité : je vais vous la dire toute, et vous comprendrez mieux encore. Voici la liste des accidents sur le Nord, en décembre et en janvier, alors que j'avais décomposé les transports de la façon suivante : transports militaires 67 p. 100 ; transports de houille 16,5 p. 100.

Rupture d'attelage, suivies de dérives et de tamponnements, 92.

Collisions et prises d'écharpe, 51.

Déraillements, 95.

La note que j'ai sous les yeux ajoute : « Les détresses de machines sont nombreuses. » Nous vaincrons ces difficultés, mais elles existent pour l'instant.

Voilà dans quelle situation je me suis trouvé et je me trouve, ne pouvant approvisionner Paris que par la ligne du Nord, l'Ouest et la Seine.

Et j'en viens à la question que m'a posée tout à l'heure M. Aimond. Notre collègue parlait des camions automobiles et disait, dans une interruption bienveillante : « N'en parlons pas ! » Parlons-en, monsieur Aimond ! Il faut tout dire ! Il faut que je m'explique, que vous vous rendiez compte de toute la situation.

Oui, c'est vrai, monsieur Aimond, angoissé par mes préoccupations, j'ai dit un jour à mes collègues du Gouvernement qu'il fallait sauver Paris, et qu'avec la Seine couverte de glaçons, il ne restait plus qu'à recourir à des camions automobiles. J'ai demandé 1,000 de ces voitures. Alors on a plaisanté : « Cet homme veut sauver Paris avec 1,000 camions ; mais il n'a pas fait son compte. Un camion portant 3 tonnes, on n'obtiendra 3,000 tonnes par voyage. Et le voyage d'un camion dure plusieurs jours. » Une fois encore, les circonstances ont joué contre nous. Le froid a gelé l'eau des radiateurs ; beaucoup de ces voitures sont demeurées blessées sur la route. Voyez comme mon idée était ridicule !

Oui, messieurs, j'ai recouru à cette solution, parce que je n'en avais pas d'autre. Il est des moments où il faut prouver à la population que l'on fait le possible et même l'impossible pour lui venir en aide. Je connais le peuple français, et, en particulier, le peuple de Paris. Il est prêt à tout supporter, pourvu qu'il y ait égalité dans la souffrance, qu'il sente chez les chefs l'ardente résolution de ne rien négliger pour son salut. (*Applaudissements.*)

Je sais que, parmi les hommes chargés d'exécuter ces ordres, certains ont discuté ou plaisanté. « Il faut, disaient-ils, obéir aux ordres d'un ministre qui se trompe. »

M. Jean Codet. Vous aviez raison.

M. le ministre. Je voudrais bien les découvrir, ceux qui ont plaisanté la décision d'un ministre aux prises avec ces circonstances tragiques ! (*Très bien !*) Je leur éviterais l'occasion de recommencer.

Oui, messieurs, je savais le peu de rendement de l'opération.

M. Aimond. C'est la seule chose que j'aie constatée.

M. le ministre. Oui, mais je connais votre grande justice, et c'est pour la renseigner que je parle.

Je savais le peu de rendement commercial de l'opération. Je l'ai faite quand même. Je l'ai faite comme on prend des camions pour transporter des troupes sur le champ de bataille, sans se préoccuper de savoir quel est le prix de revient. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements*) pour donner au peuple parisien la certitude que son ministre, ému de ses grandes souffrances, faisait jusqu'à l'impossible pour les atténuer. J'aurais porté du charbon sur mon dos, si j'avais cru que ce fut utile. (*Applaudissements.*)

Et alors, vous allez me dire, monsieur Aimond — c'est la dernière objection à laquelle je veux répondre — : « Pourquoi avez-vous envoyé ces camions dans le Pas-de-Calais et non pas à Rouen ? »

Là encore, j'ai bien réfléchi, avec M. Claveille....

M. Aimond. J'ai dit qu'en regard de ces 200 tonnes, qui ont produit surtout l'effet moral que vient de dire M. le ministre, il fallait mettre les frais de l'opération. Je ne dis pas autre chose.

M. le ministre. Vous avez raison. Mais permettez-moi de m'expliquer jusqu'au bout.

M. Aimond dit, et je reconnais la préoccupation du rapporteur général de la commission des finances : « Pourquoi n'avez-vous pas envoyé ces camions à Rouen au

lieu de les envoyer dans le Pas-de-Calais? » C'est bien, je crois, le sens du reproche que l'on m'a fait. « Il y a beaucoup moins loin de Rouen à Paris que du Pas-de-Calais à Paris; la rotation des camions et, par conséquent, leur utilisation eût été beaucoup plus complète. Pourquoi donc les a-t-on envoyés dans le Pas-de-Calais? »

Voici ma raison. C'est qu'à Rouen, malheureusement, il n'y a qu'un tout petit stock. Dès que l'état de la Seine va permettre de reprendre la circulation fluviale, je ne suis que trop sûr de pouvoir l'enlever, tandis que, dans le Pas-de-Calais, j'ai mon grand stock, mon vrai stock, mon stock puissant. Là, lorsque, au prix même d'une dépense supplémentaire, j'enlève du charbon, je dégage la mine, tandis qu'à Rouen j'épuise mes ressources.

M. Peytral. Vous ne pouvez enlever ainsi que 3,000 tonnes. Que vous les enleviez à Rouen ou dans le Pas-de-Calais, peu importe.

M. le ministre. Enfin, monsieur Aimond — et c'est au rapporteur général du budget que je m'adresse, et là je demande votre aide, votre encouragement — cette affaire de camions automobiles a été faite sous une forme très sommaire, rapide ; mais comme elle peut être améliorée! Le prix de la tonne kilométrique pour un camion est au maximum de 1 fr. par tonne.

M. Aimond. C'est cela!

M. le ministre. Mais; si j'arrivais à trouver pour mon camion du fret de retour, comme cela deviendrait moins coûteux! Si ces camions qui vont là où vous savez portaient un chargement d'aller et si le charbon n'était que le fret de retour, voyez combien l'opération deviendrait intéressante!

M. Aimond. Voilà!

M. le ministre. Mais, avant de perfectionner une organisation, il faut qu'elle existe.

Par conséquent, je demande le concours du Sénat pour perfectionner ce système des transports automobiles, qui, bien étudié, peut rendre les plus grands services.

M. Aimond. Nous sommes d'accord.

M. le ministre. Je ne peux pas entrer dans le même détail au sujet des questions relatives aux autres départements. Cependant, pour le département de Seine-et-Oise, je ne puis pas ne pas répondre à l'émotion de notre collègue M. Poirson.

Le département de Seine-et-Oise a, lui aussi, connu de grandes souffrances. Vous savez que j'ai essayé de m'en rendre compte. Je n'ai ni prononcé, ni écrit ou fait écrire les paroles un peu ridicules qu'on m'a prêtées et qui, vous le savez peut-être, n'émanent nullement de moi. Si on vous a rassuré par de telles promesses, recherchez quelle est l'origine de ces communications d'une forme imprudente.

Je suis allé, sur place, comme je crois qu'il me fallait le faire, à Versailles, avec MM. Claveille et Frantzen. Nous avons essayé de nous rendre compte de ce qu'on pouvait tenter. Nous nous sommes rendus au quai de Javel voir les péniches destinées à votre département; j'ai visité l'usine à gaz. Un léger reproche, en passant : nous avons constaté que Versailles, à cette date, n'éteignait pas son gaz la nuit.

J'ai constaté, d'ailleurs, l'immense besoin de votre département, je fais le possible pour y parer. Je crois pouvoir vous dire que, comme pour Paris, nous n'aurions pas éprouvé toutes ces difficultés, si nous n'avions pas eu la crue de la Seine.

Vous avez apporté des chiffres : je ne puis, je ne veux en aucune façon les contester. Je vais vous remettre, si vous le vous le désirez, en descendant de cette tribune, les statistiques qui me sont fournies par mes services.

D'après ces statistiques, le nombre de wagons de charbon reçus en local dans les gares du département de Seine-et-Oise depuis le 1er janvier 1917, serait de 1433 et, pour le tonnage, de 19,501 tonnes. Ce sont les chiffres que j'ai sous les yeux.

M. Jean Codet. Vous allez rendre jaloux les autres départements. Ils sont trop bien traités, en Seine-et-Oise! Nous allons vous interpeller, nous aussi! (*Sourires.*)

M. Aimond. Il ne faut pas d'équivoque : dans le mois de janvier, il y a eu 14,000 tonnes pour Seine-et-Oise, alors que nous n'en connaissons que 2,006. Il y a quelqu'un qui se trompe!

Mais il y a une troisième explication. C'est que je parle de l'approvisionnement pour les groupements charbonniers et la petite industrie, alors qu'en Seine-et-Oise il y a de grandes industries de guerre, qui s'approvisionnent directement.

M. le ministre. Mon cher collègue, nous sommes tous ici de bonne foi. Je vais vous remettre ces statistiques, il vaut mieux que nous les discutions ensemble en dehors, de cette enceinte, plutôt qu'à la tribune.

Mais il est indéniable que la crise qui a si durement affecté la navigation sur la Seine a retenti sur le département de Seine-et-Oise et que celui-ci en a souffert; j'ai fait pour lui ce que je fais tous les jours, soit pour Rambouillet, soit pour toute autre ville de France, envoyant du charbon chaque fois que je le puis.

M. Poirson. Le groupement charbonnier de Seine-et-Oise n'a reçu que 3,000 tonnes sur 15,000.

M. le ministre. Là encore il faudrait nous expliquer. Je ne veux pas prolonger à la tribune un débat sur les chiffres.

J'ai sous les yeux une note qui précise la situation des communes au 31 janvier 1917.

D'après cette liste il aurait été reçu :

Etat, 1,079 tonnes.
Nœux, 3,480 tonnes.
Marle, 3.630 tonnes.
Bruay, 2,668 tonnes.

Messieurs, je crois répondre au sentiment du Sénat en disant que la situation n'est pas préoccupante seulement à Paris, où, cependant, la grandeur de l'agglomération lui donne un caractère pressant, qu'elle n'est pas seulement urgente en Seine-et-Oise. C'est toute la France qui se restreint, qui souffre. Je dirai même que, par un fait qui est, en apparence, paradoxal, ce sont les ports qui sont le plus atteints.

Deux situations me préoccupent encore beaucoup : ce sont celles de Bordeaux et de Marseille. En effet, on a procédé, l'an dernier, à ces limitations, à ces zonages dont on parlait tout à l'heure.

Au cours de l'année dernière, on a partagé la France en compartiments, on a attribué à l'un du charbon des mines françaises, à l'autre du charbon d'importation.

M. Peytral. Ce fut une faute grave!

M. le ministre. Ne jugeons pas, en ce moment, le système. En tout cas, je ne puis pas le modifier au moment le plus aigu d'une crise comme celle-ci. Mais, dès que nous serons sortis de la période actuelle, il faudra reprendre cette question. Je ne peux pas faire de promesses trop fermes, j'aurais peur de vous décevoir, mais j'espère que la surproduction que je veux obtenir pourra vous soulager en me permettant de vous fournir un peu plus de charbon français. J'ajoute que Bordeaux et Marseille y ont bien droit parce que ces deux villes ont toujours payé le charbon au prix maximum.

Mais partout, en France, on se plaint, et, par malheur, quelquefois on répand dans le public des notions inexactes qui ne font que l'exaspérer. Comme on l'a dit, et c'est la vérité, il veut bien souffrir, mais il veut savoir pourquoi il souffre, et il veut ne souffrir que le nécessaire. On dit, par exemple, ceci : « Pourquoi ne pas exploiter les mines nouvelles? Il y en a ici et là dans toute la France; il y a notamment des mines de lignite. »

C'est bien vrai, il y a en France beaucoup de mines inexploitées et c'est une de nos grosses erreurs de ne pas avoir utilisé beaucoup plus tôt, en particulier, ces mines de lignite dont nous pouvons tirer d'importantes ressources. La France a un besoin urgent d'une politique minière...

M. Henry Bérenger. C'est au Gouvernement à en prendre l'initiative!

M. le ministre. Oui, monsieur Bérenger, mais le Gouvernement, dans ma personne, fait humblement tout ce qu'il peut : ne me demandez pas de vous dire tout ce que je pense de la loi de 1810 sur les mines à l'heure où je me préoccupe de savoir si mes trains du Nord arriveront à Paris. Je ne peux pas m'éloigner de ce qu'il y a de tragique dans cette situation pour vous dire ce que je voudrais de cette loi...

M. Peytral. Voulez-vous me permettre une observation?

M. le ministre. Volontiers.

M. Peytral. Vous venez de parler avec beaucoup de raison des mines de lignite. Je me permets de vous faire remarquer que, dans les départements où existent des mines de lignite, on a défendu d'employer ce combustible.

Dans les Bouches-du-Rhône, pendant un certain temps, on en a prohibé la consommation pour Marseille. Aujourd'hui cela n'existe plus, mais cela a existé pendant un certain temps.

M. Henry Bérenger. Cette politique d'abstention est la politique minière de tous les Gouvernements depuis le ministère de 1906. La loi de 1810 n'a jamais été revisée, par la volonté des Gouvernements successifs.

M. Hervey. Dites la vérité : par la peur des socialistes!

M. Ernest Monis. Il faut la mettre à l'ordre du jour sans perdre un moment.

M. Lucien Cornet. Il y a une mine de lignite à 110 kilomètres de Paris, elle n'a jamais été exploitée.

M. Henry Bérenger. C'est connu de tous ceux qui ont fait partie des commissions parlementaires chargées de l'étude de ces questions.

M. Hervey. Ce sont les utopies socialistes qui ont paralysé d'une façon complète la politique minière du pays.

M. le ministre. Sur ce point, laissez-moi vous dire deux mots : c'est vrai, il ne faut pas le cacher, c'est une vérité éclatante, (*Très bien!*) la France est très en retard pour sa politique minière.

M. Henry Bérenger. Vous l'avez écrit dans le *Journal*.

M. le ministre. Je l'ai toujours pensé, j'en suis sûr, c'est un axiome : la France ne peut pas avoir de politique industrielle, de politique économique, si elle n'a pas une forte politique minière. Comment voulez-vous — car, après tout, élevons-nous un peu, malgré nos souffrances, jusqu'aux notions mêmes qui dominent la question...

M. Henry Bérenger. A la bonne heure!

M. le ministre. Quand, plus tard on ju-

gera notre magnifique France, on sera émerveillé qu'un pays qui n'avait à sa disposition que 20 millions de tonnes de houille nationale ait pu lutter contre un prétendu colosse, qui en avait 200 millions!

A l'heure actuelle, l'Allemagne extrait 328,000 tonnes de charbon par jour, et cependant la France lutte contre elle, et cependant la France la battra!

Plus tard, quand nos souffrances seront terminées, on sera stupéfait. Mais ce sont des miracles qu'il ne faut pas tenter de reproduire, ce sont des tours de force qu'il ne faut pas essayer deux fois. Avec 40 millions de tonnes de houille, avec des bassins noyés par la violence perfide de nos ennemis, si la France n'a pas demain une politique minière, elle ne pourra pas avoir de politique industrielle. Vous ne pouvez pas concevoir, avec la situation actuelle de la France au point de vue minier, une politique industrielle comme celle, par exemple, que réclame le développement de l'industrie des produits chimiques.

Puisqu'une observation courtoise m'y invite, je vais dire ma pensée : je suis convaincu que demain la puissance d'un pays se mesurera à sa teneur en charbon, car aujourd'hui le charbon n'est pas seulement l'agent de la force mécanique, il est le créateur de la vie chimique et de toutes sortes de vies industrielles. Si, dès demain, nous n'avons pas une politique minière, si nous n'avons pas une politique raisonnée d'exploitations, certainement nous n'aurons pas de politique industrielle. Je le crois fermement et, si j'en ai quelque jour le loisir, je vous le prouverai. Pour cela, il faut évidemment mettre fin à cette politique de mort qu'on a pratiquée. (*Très bien! très bien! sur divers bancs*) Car tout est préférable au néant, tout est préférable aux délais indéfiniment répétés (*Marques d'approbation sur les mêmes bancs*) et, j'en suis sûr, la Chambre l'admettra bien vite. (*Applaudissements.*)

La commission des mines de la Chambre, dont j'ai constaté l'ardeur patriotique, m'y aidera. Il faut trouver un contrat-type, quel qu'il soit : ce sera probablement la concession-contrat, avec admission de l'Etat au partage des bénéfices. Il faut augmenter la production houillère de la France, comme il faut — et sur ce point la commission de l'armée du Sénat a bien vu l'avenir! — dégager du sol de ce pays non seulement le charbon, mais le pétrole, mais tout ce qui s'y trouve, tout ce qui conditionne notre indépendance, tout ce qui est à la base, en somme, de nos libertés. Cela, c'est le grand programme national que nous devons construire.

Dès qu'on sera sorti de la crise actuelle, il faudra aborder aussi l'exploitation du lignite. Nous avons eu bien tort de ne l'avoir pas fait plus tôt.

M. Peytral me disait que l'on avait commis l'erreur de ne pas autoriser l'exploitation des mines de lignite qui sont dans les Bouches-du-Rhône pour en faire profiter Marseille.

Il y a, en effet, dans cette région, un banc de lignite très riche, celui de Fuveau, qui pourrait être d'un grand secours pour la région marseillaise. Non seulement je n'en interdis pas l'exploitation, mais je la conseille de toutes mes forces. J'ai récemment réuni les propriétaires de ces mines pour leur dire que je les aiderais très volontiers à augmenter la production, s'ils voulaient le faire.

Voilà ma réponse précise à M. Peytral. J'entre donc tout à fait dans ses vues.

M. Poirson Voulez-vous me permettre une question, à laquelle je vous prie de répondre par oui ou par non? Avez-vous l'intention de poursuivre l'exécution des contrats passés par les soixante-quinze communes de Seine-et-Oise qui ont commandé et payé du charbon depuis plusieurs mois?

M. le ministre. Je ne puis vous répondre par oui ou par non, parce que je veux vous répondre loyalement et complètement; mais je vais m'expliquer en quelques phrases.

On a créé des offices départementaux pour veiller à la répartition du charbon. Je n'en sortirais pas si je voulais exposer ce système qui est anssi compliqué qu'un système métaphysique.

M. Bienvenu Martin. Il a une grosse importance.

M. le ministre. Oui, il a une grande importance, monsieur Bienvenu-Martin. Voulez-vous que nous l'abordions maintenant?

M. Perchot. Demain!

M. le ministre. Non; je vais finir, sauf à répondre ensuite aux questions que pourra me poser le Sénat.

On a procédé à la constitution d'offices départementaux — trop tard, selon moi, je puis le dire...

M. Bienvenu Martin. Toujours trop tard!

M. le ministre. ...au moment où nous arrivions au seuil de l'hiver.

M. Poirson. Ce sont des contrats passés un an avant, exécutés en partie.

M. le ministre. Il y a comme cela beaucoup d'organisations dans toute la France. Malheureusement, elles représentent des créances auxquelles il n'est pas toujours possible de faire face.

M. Poirson. Rendez l'argent!

M. le ministre. Ce n'est pas moi qui le détiens.

M. Poirson. Donnez du charbon en échange.

M. le ministre. Je le voudrais pouvoir. Mais, sans vouloir compliquer le débat de longues discussions sur la question des offices départementaux, je vous dis que nous traiterons cette question à son heure.

M. Poirson. Je vous demande la permission d'aller vous en parler personnellement.

M. le ministre. Très volontiers.

Messieurs, je suis parvenu, si je ne me trompe, au terme de mes réponses aux questions posées par nos honorables collègues qui m'ont précédé à cette tribune. J'ai tâché de n'en pas omettre d'essentielles.

M. Perchot. Vous ne nous avez pas dit comment fonctionnait le bureau interalliés!

M. le ministre. Je vais répondre à M. Perchot.

M. Perchot. Demain!

M. le ministre. Non, je ne remonterai pas à cette tribune sans y être poussé par de nouvelles questions. Le bureau interallié, d'abord, n'a commencé à fonctionner que vers le 15 janvier, mais de grandes difficultés compliquent encore la situation depuis le blocus.

La situation s'est aussi compliquée par la création récente, à Londres, d'un comité interallié de la navigation, créé, je crois, à la requête de nos alliés italiens.

Je vous ai dit tout à l'heure qu'il fallait renforcer nos organisations charbonnières de Paris et compléter notre organisation administrative d'une organisation commerciale De même, à Londres, je suis convaincu qu'il faut renforcer notre représentation française, et je me propose de le faire très rapidement.

Jusqu'à présent donc, le bureau interallié fonctionne ainsi.

Il rassemble les renseignements recueillis sur les frets dans les trois pays alliés. Il les centralise et répartit les bateaux.

On a longuement parlé de la taxe; on m'a reproché tantôt de l'avoir trop appliquée, tantôt de ne pas l'avoir assez appliquée.

Plusieurs sénateurs. Pas à vous!

M. le ministre. Je ne suis, en ce moment, qu'un être abstrait : un ministre.

On a dit à cet être abstrait : « Vous avez eu tort de maintenir la taxation ».

Je réponds qu'il faut substituer le plus possible à la notion de taxation la notion de cours.

Et puisque M. Poirson m'a demandé personnellement de prolonger le débat, je lui réponds qu'il faut assurément limiter le fret, pour lutter contre les hausses excessives.

Mais il ne faut pas que la taxe soit trop inerte, qu'elle soit quelque chose de mort. Car le marché du fret, c'est quelque chose de vivant et de toujours mobile. C'est pourquoi j'ai demandé à nos amis les Anglais de substituer, à la notion de la taxe permanente, la notion du cours, qui est fixé par le bureau interalliés comme il fonctionne, je crois, pour la navigation du Rhin. Ce cours peut être fixé au jour le jour par des gens connaissant bien les questions de navigation; ils le calculent d'une façon telle qu'il soit assez haut pour permettre les affrètements sans provoquer la surélévation du fret.

Telle est la conception que j'ai contribué à suggérer. M. Perchot me permettra de le rappeler pour répondre à ce qu'il y avait d'assez habilement cruel dans ces observations. Ce ne sont, au reste, que des indications hâtives; il me faudrait pouvoir les préciser.

M. Perchot. Il y avait, dans votre attitude, des contradictions au moins apparentes. Je serai très heureux que vous les leviez. Mais, pour le moment, je continue à ne pas comprendre comment vous pouvez combiner le système de la taxation et celui du cours.

M. le ministre. Vous me poserez des questions, je m'efforcerai d'y répondre d'une façon précise. J'ai, en résumé, demandé qu'on assouplît la notion de la taxe pour en faire la notion de cours. De la sorte, le bureau interalliés de Londres serait une espèce de bureau d'arbitrage qui, tous les jours, à toute heure, pour chaque bateau, estimerait quel est loyalement, honnêtement, prudemment le cours du fret à fixer, de façon à éviter les deux écueils que j'ai signalés.

J'ai fini, messieurs, à moins que le Sénat ne réclame de moi des explications nouvelles, que je lui devrais et que je lui donnerais, bien volontiers.

Laissez-moi, en terminant, me placer bien franchement devant la haute Assemblée, à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, et de lui parler — étant donnée la gravité des circonstances présentes — en toute simplicité, en toute franchise. Je suis, comme ministre des transports et du ravitaillement, dans une situation que votre justice voudra bien reconnaître extrêmement difficile et pleine de périls. Je l'ai rappelé tout à l'heure, à propos de la situation qu'a évoquée M. Strauss, l'angoisse, pour moi, est de toutes les heures. Il ne m'est pas possible de ne pas éprouver les pires émotions à chaque instant.

Pourquoi ai-je accepté cette tâche? Si je vous le dis, vous pourrez me soupçonner de ne pas être d'une sincérité absolue.

J'étais au centre des affaires d'une grande ville; je savais que les difficultés intérieu-

res étaient graves; j'avais vu se préparer les complications que j'ai la charge de résoudre. J'ai accepté ce mandat parce qu'il y avait beaucoup à risquer pour mon pays. La prudence et la réserve auraient été beaucoup plus habiles. Il était plus courageux de combattre.

Je suis maintenant face à face avec les plus lourds devoirs. Voici que les temps deviennent sévères. Il faut dire à ce pays, qui la mérite, toute la vérité; il faut lui parler virilement. On ne doit pas agir avec lui comme avec un enfant qui a peur.

Voici qu'est venue la crise dernière, celle où il faut que la nation se tende tout entière dans un suprême effort, car c'est la nation qui sera la plus vigoureuse, la plus résolue, la plus ardente à supporter les sacrifices; c'est celle-là qui l'emportera. C'est donc mon pays qui triomphera: il m'est égal de souffrir pour lui de ces difficultés, pourvu qu'il sorte glorieux de l'épreuve. J'accepte toutes les responsabilités, la responsabilité des restrictions, la responsabilité des mesures que j'ai inaugurées et qui vont faire entrer le pays dans la voie de l'économie et de la précaution.

J'accepte tout cela; mais, dans cette tâche qui m'assure des heures bien difficiles, ou même atroces, quand je constate des souffrances que ne peut soulager mon pouvoir, je voudrais être soutenu, au moins de loin, et sans même demander que cette sympathie se traduise dans la moindre formule, par la confiance de mes collègues du Sénat qui savent combien j'ai pour eux d'affection et de respect. (*Vifs applaudissements.— L'orateur, en revenant à son banc, reçoit les félicitations d'un grand nombre de sénateurs.*)

Voix nombreuses: A demain!

M. le président. J'entends demander le renvoi de la suite de la discussion des interpellations à une prochaine séance!

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

Il en est ainsi décidé.

9. — DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Albert Métin, *sous-secrétaire d'Etat des finances.* J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre de l'intérieur, de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, de l'instruction publique et des beaux-arts, de M. le ministre du commerce, de l'industrie, de l'agriculture du travail, des postes et des télégraphes, et de M. le ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, abaissant la limite d'âge déterminée pour la nomination de certains agents assermentés.

J'ai l'honneur également de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre de l'intérieur, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant: 1° à ajourner les opérations de revision des listes électorales pour 1917; 2° à ajourner les élections législatives, départementales, communales et consulaires.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, les projets de loi sont renvoyés à la commission nommée le 14 juin 1910, relative à l'organisation départementale et communale. (*Assentiment.*)

Ils seront imprimés et distribués.

M. le sous-secrétaire d'Etat des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances, le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant annulation et ouverture de crédits sur les exercices 1916 et 1917 par suite des modifications apportées à la composition du Gouvernement.

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission des finances.

Il sera imprimé et distribué.

10. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance:

1re délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, sur la proposition de loi de M. Lebert, tendant à modifier, au profit des enfants des militaires ou marins tués à l'ennemi ou morts de leurs blessures ou de maladies contractées dans le service, les dispositions de l'article 742 du code civil concernant la représentation des collatéraux aux successions ouvertes depuis le 2 août 1914;

Suite de la discussion: 1° de l'interpellation de M. Poirrier et plusieurs de ses collègues sur l'approvisionnement en charbon des usines, des services publics et de la population civile du département de la Seine; 2° de l'interpellation de MM. Poirson et Aimond sur les mesures prises pour l'approvisionnement du charbon dans le département de Seine-et-Oise;

Suite de la 2e délibération sur la proposition de loi de M. Emile Chautemps, tendant à la revision de la législation des établissements dangereux, insalubres ou incommodes;

1re délibération sur: 1° la proposition de loi de M. Chéron et plusieurs de ses collègues, relative au placement des travailleurs, et portant modification des articles 79, 81, 83 à 93, 98 et 102 du livre 1er du code du travail et de la prévoyance sociale; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss et plusieurs de ses collègues, relative à l'institution d'offices départementaux et de bureaux paritaires de placement;

1re délibération sur la proposition de loi de M. Henry Chéron et plusieurs de ses collègues, relative aux sociétés par actions à participation ouvrière;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'application de l'article 29 de la loi du 19 juillet 1889, modifiée par la loi du 25 juillet 1893;

1re délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à l'obligation de la rééducation professionnelle des blessés et des mutilés de la guerre appelés à bénéficier de la loi sur les pensions militaires;

1re délibération sur: 1° la proposition de loi de MM. Reymonenq et Vagnat, relative aux oppositions au mariage; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss, relative aux témoins du mariage; 3° la proposition de loi de M. Cordelet, ayant pour objet de modifier l'article 73 du code civil;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, fixant des sanctions aux interdictions en matière de vente et de circulation de l'alcool dans une zone déterminée et pendant la durée des hostilités.

Quel jour le Sénat entend-il tenir sa prochaine séance?...

Voix nombreuses. Demain!

M. le président. Il n'y a pas d'opposition?...

Donc, messieurs, demain vendredi, à trois heures, séance publique.

Personne ne demande plus la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à sept heures et quart.)

Le Chef par intérim du service de la sténographie du Sénat,
ARMAND POIREL.

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...* »

1325. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 2 février 1917, par **M. Raymond,** sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si un caporal, classe 1911, n'ayant pu, pour raison de maladie, se présenter aux examens d'aspirant, reconnu apte au service armé en 1916, pourrait passer cet examen avec les récupérés des classes 1914, 1915 et 1916.

1326. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 3 février 1917, par **M. Fabien Cesbron,** sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si un homme du service auxiliaire, passant sur sa demande dans le service armé, peut solliciter son affectation dans une arme où ses aptitudes physiques lui permettent réglementairement de servir.

1327. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 février 1917, par **M. Bonnelat,** sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si un externe des hôpitaux parti comme médecin auxiliaire à la mobilisation, réformé après huit mois de front et classé au service auxiliaire, peut, en vertu des décrets du 18 janvier 1917, être promu à un grade supérieur, étant reçu maintenant docteur.

1328. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 février 1917, par **M. Laurent Thiéry,** sénateur, demandant **M. le ministre de la guerre** que les sous-officiers à solde mensuelle touchent leur solde pendant les treize jours de leur permission agricole, leurs familles n'ayant pas droit à l'allocation comme celle des sous-officiers à solde journalière.

1329. — Question écrite remise à la présidence du Sénat, le 6 février 1917, par **M. Milan,** sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si la circulaire du 12 janvier 1917 mettant les militaires agriculteurs des classes 1888 et 1889 à la disposition de l'agriculture, s'applique aussi aux gendarmes auxiliaires de ces classes, agriculteurs de profession.

1330. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 février 1917, par

M. Gomot, sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si, lorsqu'une citation signale nominativement des hommes et l'officier qui les commandait, la citation à l'ordre vaut, pour celui-ci, au même titre que pour ses soldats.

1331. — Question écrite remise à la présidence du Sénat, le 8 février 1917, par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** pourquoi l'autorité militaire s'oppose à certains envois de pain à nos prisonniers de guerre.

1332. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 février 1917, par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** que les engagés volontaires dégagés de toute obligation militaire portent un signe distinctif, comme ceux des autres nations.

1333. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 février 1917, par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** pourquoi, à la dernière relève, des R. A. T., classes 1891 et 1892 ont été affectés à un groupe de brancardiers divisionnaires.

1334. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 février 1917, par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur, demandant à **M. le ministre de la guerre** si les hommes versés dans le service auxiliaire pour blessures de guerre ou pour blessure contractée en service commandé seront, quelle que soit leur classe, assimilés tous à la classe 1887 et renvoyés dans leurs foyers.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

M. Dellestable, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si les Français servant au titre étranger dans la légion étrangère passent d'office au titre français quand ils sont maintenus au terme de leur engagement et si, leur engagement terminé, ils peuvent être maintenus. (*Question n° 1260, du 9 janvier 1917.*)

1re réponse.

Conformément aux dispositions du quatrième alinéa de l'article 80 du règlement, le **ministre de la guerre** fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée par **M. Dellestable**, sénateur.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** que des peaux de bique soient distribuées, surtout dans la région de l'Est, à tous les automobilistes. (*Question n° 1261, du 9 janvier 1917.*)

2e réponse.

Les conducteurs de poids lourds doivent seuls, en principe, être pourvus, soit d'une peau de bique, soit d'une veste canadienne, comme le ministre l'a fait connaître à l'honorable sénateur dans la réponse à sa question écrite n° 1174.

Les véhicules que pilotent les conducteurs de poids lourds n'ont pas de pare-brise et ces conducteurs sont exposés, par leur service, à passer des nuits entières à l'extérieur, quelle que soit la température. Les conducteurs de voitures de tourisme, grâce au pare-brise et à la protection que donne la carosserie, sont dans des conditions plus confortables à bord de leur voiture. De plus, ce n'est qu'exceptionnellement qu'ils sont appelés à coucher hors de leur cantonnement.

Toutefois, si les disponibilités le permettent, l'affectation de peaux de bique ou de vestes canadiennes aux conducteurs de voitures de tourisme sera envisagée et, dans la répartition, la priorité sera donnée aux formations de l'Est.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre de faire** bénéficier les hommes des services auxiliaires, qui appartenaient à la territoriale lors de la mobilisation, des permissions de vingt jours accordées aux R. A. T. incorporés avant l'appel de leur classe. (*Question n° 1265, du 9 janvier 1917.*)

Réponse.

Il n'y a pas eu de date normale d'appel pour les classes du service auxiliaire de l'armée territoriale. Les convocations ont été faites au fur et à mesure des besoins, par région, et d'après la spécialité de chaque homme.

Il n'y a donc pas lieu de faire bénéficier les militaires en cause de la permission supplémentaire de treize jours dite « de compensation ».

M. Monsservin, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si un gendarme, chevalier de la Légion d'honneur, est tenu, comme les autres hommes de troupe, aux corvées intérieures et extérieures. (*Question n° 1272, du 17 janvier 1917.*)

Réponse.

Réponse négative.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** en vertu de quelle loi ou de quel décret un engagé volontaire de la classe 1912 a droit à la prime de 300 fr., dite de libération. (*Question n° 1276 du 18 janvier 1917.*)

Réponse.

Conformément aux dispositions de l'article 41 de la loi du 7 août 1913, la prime de libération de 300 fr. est due aux jeunes gens de la classe 1912, engagés volontaires pour trois ans, qui n'ont pas demandé à être assimilés, au point de vue de la date de leur libération, aux hommes de leur classe.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** pourquoi certains régiments du front de l'armée d'Orient n'ont pas encore reçu d'effets d'hiver. (*Question n° 1284, du 18 janvier 1917.*)

Réponse.

Toutes mesures ont été prises pour mettre, en temps opportun, à la disposition de l'armée d'Orient les quantités d'effets d'hiver nécessaires.

D'une façon générale, les demandes des corps ont été satisfaites en temps voulu, et l'importance des approvisionnements restant actuellement dans les magasins de l'armée d'Orient montre, qu'il a toujours pu y être donné satisfaction.

M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question écrite n° **1289**, posée le 19 janvier 1917, par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement** d'assurer une répartition normale, dans les quartiers de Paris, de la vente des combustibles, comment il se fait que certains quartiers de Paris manquent absolument de charbon alors que certains dépôts regorgent de combustible, et si les méthodes d'accaparement vont être tolérées plus longtemps. (*Question n° 1291, du 19 janvier 1917.*)

Réponse.

C'est le groupement charbonnier, 53, rue de Chateaudun, fonctionnant sous l'autorité et la surveillance de l'office départemental, présidé par un délégué du préfet de la Seine, qui est chargé d'assurer la répartition des combustibles dans Paris et le département de la Seine.

Des lacunes ayant récemment été constatées dans les répartitions, la préfecture de la Seine a organisé un service de distribution directe aux petits détaillants, service qui fonctionne actuellement et semble de nature à donner satisfaction aux besoins les plus urgents.

Le ministère alimente de son côté cette fourniture par des prélèvements sur les stocks de Bruay et sur le stock de l'intendance.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement**, de surveiller l'approvisionnement en sucre des grands magasins d'alimentation et de nouveautés avant d'imposer la carte de sucre. (*Question n° 1292, du 19 janvier 1917.*)

Réponse.

L'article 11 de la loi du 20 avril 1916 sur la taxation de denrées et substances ayant autorisé le recensement des approvisionnements en sucre, plusieurs préfets, et notamment le préfet de police, ont imposé la déclaration des stocks en magasin.

Il résulte de ces déclarations faites notamment à Paris, que les stocks recensés n'excèdent pas les besoins de la clientèle des grands magasins d'alimentation.

De plus, dans le projet d'arrêté préfectoral instituant le carnet de sucre, il est prévu que tous les commerçants vendant du sucre seront tenus de faire une déclaration de stock. Cette déclaration permettra de ne leur livrer du sucre que dans la proportion de leurs ventes.

Enfin au cas ou l'autorité constaterait des quantités dépassant les besoins nécessaires d'un commerce, des instructions ont été données pour qu'il soit procédé à leur réquisition.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si un père de cinq enfants, veuf à la mobilisation, dont deux sont décédés depuis, peut être renvoyé provisoirement dans ses foyers comme affecté à la classe 1887. (*Question n° 1294, du 21 janvier 1917.*)

Réponse.

Réponse négative.

Pour que cet homme fût rattaché à la

classe 1887, il faudrait que les cinq enfants fussent tous vivants : en l'état, il ne peut être traité que comme un veuf père de trois enfants.

M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question écrite n° 1295, posée le 22 janvier 1917, par **M. Dellestable**, sénateur.

M. Peschaud, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** dans quelles conditions un sous-officier rengagé, sous-lieutenant à titre temporaire depuis le 23 novembre 1914, chevalier de la Légion d'honneur, comptant onze ans de services, trois blessures, vingt et un mois de front et Croix de guerre, sera nommé à titre définitif, et quelle sera sa situation après la guerre, s'il n'est pas titularisé. (*Question n° 1296, du 22 janvier 1917.*)

Réponse.

1° Le sous-lieutenant à titre temporaire visé pourra être promu à titre définitif, sur proposition de ses chefs hiérarchiques ;

2° S'il n'est pas nommé sous-lieutenant à titre définitif au cours des hostilités, il pourra, à la fin de celles-ci, soit être maintenu dans ce grade à titre définitif, soit être remis sous-officier.

M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question écrite n° 1299, posée le 25 janvier 1917, par **M. de La Batut**, sénateur.

M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question écrite n° 1305, posée le 25 janvier 1917 par **M. Gaudin de Villaine**, sénateur.

Ordre du jour du vendredi 9 février.

A trois heures, séance publique :

1re délibération sur la proposition de loi de M. Lebert tendant à modifier, au profit des enfants des militaires ou marins tués à l'ennemi ou morts de leurs blessures ou de maladies contractées dans le service, les dispositions de l'article 742 du code civil concernant la représentation des collatéraux aux successions ouvertes depuis le 2 août 1914. (Nos 4 et 22, année 1917. — M. Lebert, rapporteur.)

Suite de la discussion : 1° de l'interpellation de MM. Poirrier et plusieurs de ses collègues sur l'approvisionnement en charbon des usines, des services publics et de la population civile du département de la Seine ; 2° de l'interpellation de MM. Poirson et Aimond sur les mesures prises pour l'approvisionnement du charbon dans le département de Seine-et-Oise.

Suite de la 2e délibération sur la proposition de loi de M. Emile Chautemps, tendant à la revision de la législation des établissements dangereux, insalubres ou incommodes. (Nos 283, 307, année 1906 ; 265, année 1907 ; 283, année 1909 ; 377, année 1912 ; 13, année 1914, et 14, année 1917. — M. Emile Chautemps, rapporteur.)

1re délibération sur : 1° la proposition de loi de M. Chéron et plusieurs de ses collègues, relative au placement des travailleurs et portant modification des articles 79, 81, 83 à 93, 98 et 102 du livre 1er du code du travail et de la prévoyance sociale ; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss et plusieurs de ses collègues, relative à l'institution d'offices départementaux et de bureaux paritaires de placement. (Nos 38, 223, 454 et 454 *rectifié*, année 1916. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

1re délibération sur la proposition de loi de M. Henry Chéron et plusieurs de ses collègues, relative aux sociétés par actions à participation ouvrière. (Nos 472, année 1915 ; 20 et 386, année 1916. — M. Charles Deloncle, rapporteur.)

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'application de l'article 29 de la loi du 19 juillet 1889, modifiée par la loi du 25 juillet 1893. (N° 434, année 1916, et 11, année 1917. — M. Eugène Lintilhac, rapporteur.)

1re délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à l'obligation de la rééducation professionnelle des blessés et des mutilés de la guerre appelés à bénéficier de la loi sur les pensions militaires. (Nos 166 et 261, année 1916. — M. Paul Strauss, rapporteur, et n° 453, année 1916. — Avis de la commission des finances. — M. Astier, rapporteur.)

1re délibération sur : 1° la proposition de loi de MM. Reymonenq et Vagnat relative aux oppositions au mariage ; 2° la proposition de loi de M. Paul Strauss relative aux témoins du mariage ; 3° la proposition de loi de M. Cordelet ayant pour objet de modifier l'article 73 du code civil. (Nos 163 et 338, année 1912 ; 162, année 1913, 47 et 405, année 1916. — M. Catalogne, rapporteur.)

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, fixant des sanctions aux interdictions en matière de vente et de circulation de l'alcool dans une zone déterminée et pendant la durée des hostilités. (Nos 393, année 1916, et 27, année 1917. — M. Cazeneuve, rapporteur.)

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels* 31, quai Voltaire.