

SÉNAT

Session ordinaire de 1917.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 11^e SÉANCE

Séance du vendredi 9 février.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal : M. Aimond.
2. — Excuses.
3. — Dépôt d'un rapport de M. Henry Boucher sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 9 avril 1898, modifiée par la loi du 31 mars 1905, concernant la responsabilité des accidents du travail.
4. — 1^{re} 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.
Déclaration de l'urgence.
Adoption de l'article unique de la proposition de loi.
5. — Fin de la discussion de : 1^o 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^o de l'interpellation de MM. Poirson et Aimond, sur les mesures prises pour l'approvisionnement du charbon dans le département de Seine-et-Oise.
MM. Peytral, Servant, Debierre, Léon Barbier, Chapuis, Gaudin de Villaine, Gaston Menier, Bienvenu Martin, et Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement.
Ordres du jour motivés :
Le 1^{er}, de MM. Debierre, Petitjean, Servant et Henry Bérenger ;
Le 2^e, de MM. Poirson et Aimond.
Demande de l'ordre du jour pur et simple.
Sur les ordres du jour : MM. Paul Strauss, Monis, Henry Bérenger, Peytral, Vieu, Astier, Poirson, le ministre des travaux publics, Millières-Lacroix et Henry Bérenger.
Adoption, au scrutin, de l'ordre du jour pur et simple
6. — Dépôt par M. Etienne Flandin d'un rapport sur sa proposition tendant à compléter les articles 21 et 23 de la loi du 22 juillet 1912 sur les tribunaux pour enfants et adolescents et sur la liberté surveillée.
7. — Dépôt par M. Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement, de trois projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :
Le 1^{er}, au nom de M. le ministre des finances, ayant pour objet de modifier les articles 10 et 16 de la loi du 15 juillet 1914 relatifs à l'impôt général sur le revenu en ce qui concerne : 1^o la détermination du revenu net; 2^o les délais de déclaration. — Renvoi à la commission nommée le 2 avril 1909, relative à l'impôt sur le revenu;
Le 2^e, au nom de M. le ministre de l'intérieur, de M. le ministre des finances, et au sien, portant déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Seine, dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation. — Renvoi à la commission nommée le 13 février 1902, relative à l'outillage national (voies navigables);
Le 3^e, au nom de M. le ministre des finances et au sien, ayant pour objet d'approuver une convention annulant la rétrocession du tramway de Brioude (gare Paris-Lyon-Méditerranée), à Lavoute-Chilhac et de déclasser cette voie ferrée. — Renvoi à la commission des chemins de fer.

8. — Règlement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au mardi 13 février.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN BUBOST

La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

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

M. le président. La parole est à M. Aimond, sur le procès-verbal.

M. Aimond. Messieurs, le *Journal officiel* me fait dire, à propos de la mobilisation de 400 à 500 navires d'Angleterre, que ces navires ont été mobilisés pour transporter du charbon. C'est une erreur. J'ai dit, à la tribune, que ces navires anglais avaient été mobilisés par l'Angleterre pour transporter du blé d'Australie. Ce n'est pas la même chose.

Si la Grande-Bretagne avait mobilisé 500 navires pour transporter du charbon, nous n'aurions pas à subir la crise actuelle.

M. le président. La rectification sera faite au procès-verbal.

Personne ne demande plus la parole sur le procès-verbal?...

Il est adopté.

2. — EXCUSES

M. le président. M. Alexandre Bérard et M. Monnier s'excusent de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

3. — COMMUNICATION D'UN DÉPÔT DE RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Henry Boucher un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 9 avril 1898, modifiée par la loi du 31 mars 1905, concernant les responsabilités des accidents du travail.
Le rapport sera imprimé et distribué.

4. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI TENDANT À MODIFIER LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 742 DU CODE CIVIL

M. le président. L'ordre du jour appelle la première 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.

M. Lebert, 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 de l'article unique de la proposition 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. — Par dérogation à l'ar-

ticle 742 du code civil, la représentation est admise en faveur des enfants et des descendants des collatéraux du défunt, au sixième degré inclusivement, quand ces collatéraux ont été tués sous les drapeaux, ou sont morts de leurs blessures ou de maladies contractées dans le service.

« La présente disposition s'applique aux enfants naturels du représenté et à leurs descendants légitimes; néanmoins, les droits de ces enfants naturels ou de leurs descendants légitimes dans la part recueillie par représentation seront, s'il existe des enfants légitimes du représenté ou des descendants légitimes de ceux-ci, restreints à leur profit conformément à l'article 758 du code civil. »

Y a-t-il des observations?...

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

5. — SUITE DE LA DISCUSSION D'INTERPELLATIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion : 1^o 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^o 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. Peytral.

M. Peytral. Le Sénat me permettra de saisir l'occasion qui m'est offerte par l'interpellation de mes honorables collègues de la Seine et de Seine-et-Oise, pour l'entretenir, ainsi que M. le ministre des travaux publics, de la situation faite au département que j'ai l'honneur de représenter, et, en particulier, à la ville de Marseille, par le manque de charbon. Cette situation est des plus graves.

Elle a été signalée, depuis longtemps déjà, au ministre des travaux publics par le conseil général, le conseil municipal, la chambre de commerce de Marseille, et aussi par l'unanimité de la presse locale ainsi que par la représentation parlementaire. Nous avons demandé au Gouvernement de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour que la crise ne se prolonge pas. C'est qu'en effet nous étions, il y a quelques jours à peine, à la veille de manquer complètement de charbon. La lumière électrique manquait, la force motrice également. Cette situation était tellement grave, que les industries locales menaçaient de s'arrêter, mettant sur le pavé une population ouvrière considérable.

Ce n'était pas seulement l'industrie locale, c'était aussi la marine commerciale qui éprouvait les plus grandes difficultés pour s'approvisionner. Encore ne pouvait-elle le faire que d'une façon tout à fait insuffisante.

Cet état de choses était dû, tout d'abord, à l'interdiction faite par le ministre des travaux publics, il y a déjà plusieurs mois, d'approvisionner les ports par le charbon tiré des mines de l'intérieur.

Dans notre département, nous tirions surtout le charbon des mines du Gard. Or, cela nous a été interdit en vertu des instructions données par le ministre des travaux publics. Cette interdiction était poussée tellement loin, que l'on nous refusait même la faculté d'employer les lignites produites dans notre département. Cette interdiction n'existe plus aujourd'hui.

Les lignites, messieurs, sont un charbon de qualité médiocre, il est vrai, mais que, cependant, nos industries ont quelquefois intérêt à employer. Il est toutefois un usage pour lequel les lignites sont tout à fait im-

propres : c'est la fabrication du gaz d'éclairage, à laquelle ils ne peuvent pas servir.

Notre usine à gaz de Marseille est un gros consommateur de charbon, puisqu'elle n'exige pas moins de 15,000 tonnes par mois, et, certainement, nous étions à la veille de manquer complètement d'éclairage, si notre ministre actuel n'avait bien voulu intervenir auprès de son collègue de la marine et obtenir, pour notre chambre de commerce, l'autorisation de prélever 10,000 tonnes sur le stock de la marine, à Toulon; cette quantité, tout insuffisante qu'elle est, nous a permis de retarder la catastrophe de quelques jours.

Je dois dire, cependant, que la marine ne nous a pas encore livré intégralement ces 10,000 tonnes; elle n'en a livré que 6,000 et nous attendons les 4,000 restant, soit d'une importation qui doit nous venir d'Angleterre, soit d'une nouvelle livraison directe, effectuée par Toulon.

Je signale, à cet égard, une difficulté sur laquelle j'appelle encore l'attention de M. le ministre des travaux publics. Par une circulaire du 4^e bureau de l'état-major, en date du mois d'octobre 1916, le transport par voie ferrée du charbon entre Toulon et Marseille est défendu. Si bien que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui, seule, aujourd'hui, pourrait amener du charbon à Marseille, refuse absolument de se charger du transport.

D'un autre côté, j'ai cité à M. le ministre des travaux publics le nom des bateaux — je ne les indiquerai pas à la tribune — qui, venant d'Angleterre à destination de Marseille, ont été déroulés et dirigés sur Rouen. Je me demande quel avantage il y a eu à ce déroulement, dont la seule conséquence a été l'augmentation de l'embouteillage du port de Rouen, sans aucun profit pour la ville de Paris.

Un navire va prochainement arriver, dit-on, à Marseille; nous l'attendons; mais le ministre des travaux publics ne peut même pas certifier qu'il soit parti, de telle sorte que, si l'état de choses ne se modifie pas avant quelques jours, nous serons bientôt dans une situation déplorable.

Je ne veux pas prolonger ce débat et me contenterai, pour bien le circonscrire, d'adresser trois questions à M. le ministre des travaux publics : Première question : M. le ministre pense-t-il que nous puissions avoir l'espoir de recevoir bientôt le bateau en question ?

Deuxième question : M. le ministre voudra-t-il renoncer à l'application de la circulaire du quatrième bureau de l'état-major, interdisant aux compagnies de chemins de fer le transport du charbon par voie ferrée ?

Troisième question, dont l'importance ne vous échappera pas : M. le ministre pense-t-il que le Gouvernement soit disposé à donner, par les moyens en son pouvoir, une liberté plus grande au commerce privé, afin d'éviter les à-coups dont nous pouvons être victimes et dont nous serons sûrement les victimes, si le système actuel est maintenu ?

Si vous voulez bien répondre par l'affirmative à ces trois questions, monsieur le ministre, vous aurez calmé les inquiétudes qui nous assaillent et vous permettrez à nos industries, à notre marine et à nos populations de se rassurer.

Vous voudrez bien, je l'espère, monsieur le ministre, m'excuser de vous poser des questions aussi directes; mais la situation dans laquelle nous sommes m'y autorise. (Applaudissements.)

M. Servant. Je demande la parole.

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

M. Servant. J'avais eu l'honneur, il y a

quelques mois déjà, messieurs, de déposer une demande d'interpellation à M. le ministre des travaux publics d'alors; mais les circonstances n'ont pas voulu que cette interpellation vint en temps utile pour que le ministre responsable pût y répondre.

Aujourd'hui, la situation est bien différente : non pas la situation charbonnière, mais la situation ministérielle.

M. Gaudin de Villaine. Cela a peu d'importance.

M. Servant. Pardon, mon cher collègue, cela a une très grande importance. J'ai, en effet, en face de moi un ministre auquel la sympathie et l'amitié de tous les sénateurs, sont acquis. M. Herriot est un de nos collègues et je n'avance rien en disant en votre nom à tous, messieurs, comme au mien en particulier, que sa personne est en dehors du débat. (Très bien ! très bien !)

Il nous permettra bien, cependant, d'adresser au Gouvernement ou à lui, qui le représente, les reproches que nous avons le droit, et je dirai le devoir de lui adresser, pour n'avoir pas pris les mesures susceptibles de remédier à une crise qui se fait, de jour au jour, plus gravement sentir.

M. Gaudin de Villaine. Nous ne sommes pas au bout.

M. Servant. Nous ne sommes pas au bout, dites-vous ? Mais c'est précisément ce qui m'inquiète, car, je vous l'avoue, j'aurais bien volontiers renoncé à prendre la parole dans ce débat, si les explications qui nous ont été fournies avaient pu satisfaire mes collègues et moi-même; mais je ne crois pas m'avancer beaucoup en disant que le débat d'hier n'a pas donné satisfaction à un très grand nombre d'entre nous, car il a été, en effet, véritablement extraordinaire.

Certains d'entre nous se seraient crus presque transportés dans une cour d'assises, avec cette différence que l'accusé — qui, en réalité, n'en était pas un — prenait lui-même sa défense, à la place de l'avocat, qui aurait dû la prendre à la cour d'assises.

Je suis bien sûr, en effet, d'être d'accord ici avec vous tous, messieurs, en disant qu'il n'y avait pas d'accusé en la personne de M. Herriot; mais enfin, ce que nous attendions de M. le ministre des travaux publics, c'étaient des réponses nettes, c'étaient des engagements pour l'avenir, rassurant nos populations qui, véritablement, à l'heure actuelle, ne savent plus sur quoi compter.

Cela dit, je vais être très bref et aborder la question, en la prenant à son point de départ, en passant très vivement sur les points secondaires. Je ne reviendrai pas sur les données statistiques apportées à cette tribune; mais je vais poser une question de principe : sur qui repose la responsabilité de la crise ?

Lorsqu'en 1914, le commerce était libre, lorsque la mobilisation se fit et prit la plus grande partie des moyens de transport, le commerce libre sut se débrouiller pour arriver à donner au moins une satisfaction, sinon entière, tout au moins raisonnable.

En 1915, le ministre d'alors avait tout le temps de prendre ses précautions. Savez-vous ce qu'il fit ? Il commença par entraver l'initiative commerciale en voulant se faire marchand de charbon. Alors, hésitant dans la voie qu'il s'était tracée, au lieu de constituer lui-même le stock qui était nécessaire, et de ne point empêcher ces marchands de charbon qui jusqu'alors avaient été prévoyants, d'organiser les stocks, il ne fit rien, ou plutôt, il interdit l'importation, dans une certaine mesure. De sorte qu'au lieu d'avoir, dans les magasins généraux, des marchands de charbons français, des stocks qui auraient pu satisfaire aux be-

soins de la population, au lieu d'avoir un stock d'Etat, puisque le ministre avait dit qu'il voulait en constituer un lui-même, l'hiver arriva, et l'on n'eut rien.

Je vais vous donner un exemple frappant de cette incurie ministérielle; le mot est un peu dur, mais c'est l'expression de la vérité. En juin 1915, on se préoccupait beaucoup du charbon nécessaire pour les battages. M. le ministre des travaux publics envoya immédiatement des circulaires à tous les préfets, les invitant à s'enquérir auprès des maires de la quantité de briquettes qui serait nécessaire pour les battages. Les préfets, se rendant naturellement à l'invitation de leur ministre, adressèrent la circulaire à tous les maires, qui y répondirent.

Seulement, cette première circulaire avait jeté déjà une certaine perturbation dans le commerce, parce que les maires s'étaient figuré que le Gouvernement les approvisionnerait de charbon et qu'alors ils n'auraient plus à s'adresser aux marchands.

Lorsque, dans mon département, le préfet eut reçu leurs réponses, il me fit appeler et me pria de me rendre auprès du ministre pour lui demander dans quelles conditions devraient se faire les fournitures de charbon aux batteurs. Le ministre me reçut d'une façon fort aimable et me dit : « C'est bien simple; ces charbons, on vous les livrera. » Je lui fit remarquer, alors, qu'une question se posait : « Est-ce l'Etat qui fera la livraison, par l'intermédiaire des préfets et des maires, ou livrerez-vous ces charbons aux marchands, pour qu'ils fassent la distribution aux consommateurs ? »

La question était nette; la réponse le fut moins. Le ministre parut embarrassé et me dit : « Mais, vous avez bien une chambre de commerce dans votre département ? » Je lui répondis que j'avais l'honneur d'en être le président. Il saisit alors la balle au bond : « Cela va bien, dit-il, je vous fournirai le charbon; réunissez tous les marchands de charbon de votre département à la chambre de commerce; là, nous vous ferons la distribution et vous aurez 8,000 tonnes de briquettes pour le battage des grains. »

Ceci se passait au mois de juin. Je réunis les marchands de charbon, je leur fis part des propositions du ministre; je dois vous dire que j'avais arrêté d'abord avec lui — parce qu'il me paraissait indispensable que des précisions fussent données — le prix auquel seraient fournies les briquettes et celui auquel les marchands de charbon devraient les vendre. Tout était réglé.

Juin se passe, juillet se passe; je fis diverses visites et, au mois d'août, au moment où il fallait que les livraisons fussent faites, je me rendis auprès du ministre et lui dis : « Monsieur le ministre, il s'agit maintenant de tenir vos engagements. J'attends les charbons que nous vous avons demandés. »

Alors se joua une petite pièce de comédie, ou du moins on eût pu faire une pièce de comédie sur ce qui s'est passé si vraiment la situation n'avait pas été aussi dramatique.

M. Charles Riou. Il y avait au ministère un critique dramatique à ce moment..

M. Servant. C'est exact, mais ce jour-là il joua la comédie. (Sourires.)

M. le ministre me dit : « L'affaire va touté seule. Passez chez mon chef de cabinet; je l'ai entretenu de la question; l'affaire va s'arranger. » Confiant dans la parole du ministre — on doit toujours avoir confiance dans la parole d'un ministre — je passai chez le chef de cabinet. La porte se referma. Je me trouvais en face d'un homme qui ne connaissait pas le premier mot de la question. (Rires.)

J'allais sortir pour demander à M. le mi-

nistre si véritablement il ne s'était point trompé de porte; le chef de cabinet me dit: « N'en faites rien, je vous en prie, nous allons tâcher de régler l'affaire. »

J'eus pitié et me mis à sa disposition.

Le chef de cabinet se disposa en même temps à téléphoner au bureau des charbons. Car, il y a plusieurs services dans le ministère des travaux publics — on ne sait jamais auquel s'adresser, du reste.

Le bureau des charbons déclara, bien entendu, qu'il ne savait pas le premier mot de la question, lui non plus. Et alors, on s'adressa au directeur des chemins de fer de l'Etat. Je me rendis chez ce haut fonctionnaire et demandai, de la part de M. le ministre, s'il lui était possible de commencer la livraison des 8,000 tonnes de briquettes promises pour le département de la Vienne.

Le directeur des chemins de fer de l'Etat me répondit: « Monsieur le sénateur, je serais très heureux de pouvoir vous être agréable, mais je n'ai pas même une briquette à vous donner; je n'en ai pas suffisamment pour mes services. »

Je ne crus devoir faire autre chose que de m'en aller. Je réunis tous les marchands de charbon du département et leur dis: « Messieurs, voilà comment on se comporte au ministère des travaux publics à l'égard non seulement des parlementaires, mais à l'égard des intérêts qu'ils ont à défendre. Dans ces conditions, je vous laisse votre entière liberté. Faites comme vous pourrez. »

Il était bien tard! Cependant, je dois rendre hommage à l'initiative privée: elle fut à la hauteur de la situation, fit le nécessaire, et on manqua très peu de briquettes pour les batailles.

Cette situation se renouvellera peut-être cette année, et c'est sur ce point que j'attire l'attention du ministre actuel.

Vous voyez donc bien, messieurs, que si on eût laissé l'industrie privée libre de faire ses achats, comme elle avait l'habitude de le faire, ou si le Gouvernement, le ministre, entrant dans la voie qu'il s'était tracée à lui-même avait fait le nécessaire pour constituer les approvisionnements indispensables, nous ne nous serions pas trouvés dans cette situation. (*Très bien! très bien!*)

Mais non. On a pris des mesures, oh! des mesures énergiques. On a parlé de la pérequisition, de la pérequisition sur des charbons inexistant. On voulait faire la pérequisition sur les charbons anglais, les charbons français, et l'on n'avait ni les uns ni les autres. Toujours dans le but de gagner du temps, on créa plus tard des zones.

M. Ernest Monis. Hélas! hélas!

M. Servant. Hélas! comme vous le dites. Le résultat fut superbe! Les pays qui pouvaient obtenir du charbon des mines françaises ne purent plus obtenir aucun wagon, et — fait anormal — des départements comme le nôtre, qui ne se trouvent pas à côté des mines et qui étaient en dehors de toutes les zones françaises, étaient obligés de s'adresser aux importateurs de charbons anglais.

Pour faciliter la tâche de ces importateurs, on leur imposa la taxe! C'était mieux. Et il faut voir comment le Gouvernement l'appliquait lui-même. On fut obligé d'acheter du charbon de l'Etat; les briquettes taxées par le ministre des travaux publics à 93 fr., étaient vendues 102 fr. par l'Etat lui-même; l'Etat, au lieu de donner l'exemple — ce qui eût été naturel — aux armateurs, aux marchands, prélevait ainsi un bénéfice plus considérable sur ses ventes que ne l'aurait fait un commerçant.

On aurait pu encore passer sur cet inconvénient: la question des prix était moins importante que la question de quantité.

Mais les importateurs cessèrent en grande partie d'importer et alors nous ne pûmes avoir de charbon français parce que nous n'étions pas dans la zone où il était permis de s'en procurer; nous ne pûmes pas davantage avoir de charbon anglais.

Nous nous adressâmes de nouveau au ministre des travaux publics.

M. Gaudin de Villaine. Vous aviez de la constance.

M. Servant. Le ministre en fonctions à cette date nous dit: « Il n'y a qu'une chose à faire, c'est de créer un office départemental. »

En nous donnant ce conseil, on avait, bien entendu, l'intention de gagner du temps. Mais cet office départemental, qui aurait pu demander quinze jours pour être constitué, il arriva qu'on réussit à le former en une heure. Alors surgirent d'autres entraves.

Messieurs, les mêmes avatars doivent se produire dans tous les départements ou presque tous: je parle de Poitiers, parce que c'est la ville que je connais le mieux, mais je crois être, dans l'occurrence, un peu l'image de tous les départements français. (*Très bien! très bien!*)

L'office départemental ayant adressé une demande de charbon au ministre des travaux publics, reçut la promesse de 5,000 tonnes dans le mois de décembre, et 8,000 tonnes dans le mois de janvier. Ces quantités étaient destinées à l'usage privé; les grandes industries, le gaz, l'électricité, étaient en dehors.

Savez-vous quelles quantités nous avons reçues? On nous a livré sur les 5,000 tonnes 900 tonnes seulement.

J'ajoute qu'en faisant la demande nous joignons le prix de cette commande adressé au directeur du bureau des charbons. Le bureau des charbons transmettait la demande à M. Gauthier, puis, quinze jours après, nous recevions une note de M. Gauthier nous demandant de faire connaître à qui devaient être adressés ces charbons. Remarquez bien que l'argent était envoyé avec un bon de commande; c'était bien la preuve la plus nette que l'on avait reçu une demande en règle: toute cette correspondance n'avait d'autre but que de gagner du temps.

Enfin, on arriva à nous dire que nous aurions tout de même des mines françaises de Boismoreau et d'Ahun une certaine quantité de charbon.

Nous avions, en même temps, pour aider dans une certaine mesure le ministre des travaux publics, indiqué que nous avions acheté à des importateurs de La Rochelle une quantité de charbon qui était à notre disposition si on voulait mettre à la leur les wagons pour pouvoir les transporter à Poitiers.

Eh bien, messieurs, non. On en a mis un ou deux et puis un beau jour les armateurs nous ont dit: « Nous ne pouvons pas rester toujours engagés, nous ne pouvons plus vous fournir, nous ne sommes plus vendeurs. » C'est alors que nous nous sommes retournés du côté de l'Etat.

Or, si, à ce moment, tenant compte des bonnes volontés qui s'étaient mises à sa disposition, l'Etat était allé prendre le charbon à La Rochelle, cela eût été autant de moins à enlever au stock de l'Etat et cela eût été autant de plus qu'on aurait pu donner à Paris ou ailleurs. Il y a là évidemment un défaut d'organisation sur lequel je n'insisterai pas et pour cause. Il me serait, en effet, bien difficile de dire à qui la responsabilité en incombe.

Je dois toutefois rendre hommage au ministre actuel des travaux publics; je ne me suis pas présenté, il est vrai, souvent devant lui, mais je dois dire que j'ai toujours trouvé auprès de lui l'accueil le plus cordial

et la meilleure bonne volonté. Mais il n'est pas les bureaux et il me permettra de lui dire que je crois bien qu'il n'a pas sur ceux-ci l'autorité suffisante pour exiger d'eux qu'ils considèrent enfin que nous sommes en guerre.

M. Gaudin de Villaine. Il a cela de commun avec beaucoup d'autres.

M. Servant. Hier, j'entendais dire que l'on allait faire des importations de charbon et une idée me venait: si, à l'heure actuelle, le ministre ne peut même pas faire transporter d'un point à un autre le charbon existant sur le carreau des mines ou dans les ports, comment fera-t-il pour assurer les transports lorsque vont arriver ces bateaux de charbon qu'il nous fait espérer...

M. Gaudin de Villaine. Le charbon restera dans les ports.

M. Servant. C'est une solution, en effet; elle ne satisfera peut-être pas les consommateurs, mais elle justifiera les promesses qui nous ont été faites.

Ce n'est pas là ce que nous entendons. Ce que nous désirons, c'est pouvoir dire à nos populations qui, tous les jours, nous le demandent: « Le nécessaire va être fait pour que vous ayez du charbon. »

J'entendais, hier, M. le ministre des travaux publics dépeindre, à cette tribune, avec une angoisse qui nous empoignait nous-mêmes, la tristesse qu'il éprouvait à voir une situation aussi lamentable: permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que notre cœur à tous battait à ce moment à l'unisson du vôtre pour s'apitoyer sur les misères du peuple (*Très bien! très bien!*) et que vous n'étiez pas le seul à souffrir et à compatir à ces misères.

Je les ai vues de près, monsieur le ministre, et je racontais il y a un instant, à un collègue, cette situation véritablement angoissante d'une mère de cinq enfants qui, accompagnée de son mari revenu du front pour une permission de sept jours, disait, dans un magasin: « Vous ne pouvez donc pas me donner 10 kilogrammes de charbon? » Et, comme on lui répondait qu'il n'y en avait plus, et qu'on lui faisait voir que les magasins étaient vides, elle dit: « Je vais me rendre à la préfecture avec mes cinq enfants. »

Et si les autres femmes avaient fait de même? Car, tous les jours, je vois, des théories de femmes qui attendent, sous la neige et par le verglas, une distribution de charbon pendant des heures entières. (*Marques d'approbation.*)

Cette misère, qui existe à Paris, est encore plus grande en province, où l'on n'a pas pu faire pour les malheureux ce que la capitale a fait, et je lui en rends hommage; mais il ne faut pas laisser ces malheureux de province mourir de froid, quand un peu de bonne volonté permettrait de leur venir en aide. Que demandent-ils?

Simplement quelque chose pour se chauffer; ils ne demandent pas la qualité, car on livre aujourd'hui un très mauvais charbon. Il est fourni au marchand à 105 francs la tonne, alors qu'il en vaut 60, avec 70 p. 100 de poussier, alors qu'il devrait avoir, au contraire, 70 p. 100 de gros.

Mais, actuellement, le prix ne compte pas; ce qu'il faut, c'est du chauffage.

Alors, nous sommes bien obligés de nous adresser au ministre qui a, je le comprends, une lourde tâche à accomplir; mais ce n'est pas de notre faute.

Plusieurs sénateurs. Ni de la sienne non plus!

M. Servant. Ce n'est pas de la nôtre s'il est au ministère et s'il ne s'y trouvait pas, nous

nous adresserions de même à celui qui serait à sa place. Dans la circonstance, nous qui, tous les jours, entendons les plaintes de ces malheureux, nous ne pouvons pourtant pas nous dire que nous n'avons pas fait tout ce qui était en notre pouvoir pour obtenir enfin satisfaction pour eux.

M. Guillaoteaux. Ce qui est triste, c'est de constater les responsabilités des vrais coupables.

M. Servant. Je vais renouveler un regret que j'ai déjà exprimé lors du dernier comité secret. J'ai dit, faisant allusion à ma demande d'interpellation, que j'avais la ferme conviction que le Sénat me suivrait pour dire au coupable d'alors qu'il n'était plus à sa place et qu'il devrait la céder à un autre ! (*Mouvements divers.*)

Il a pris les devants et a accompli — je le déclare — le seul acte de son ministère qui fût louable. (*Approbaton sur divers bancs.*)

Nous lui en savons gré, mais il ne s'en-suit pas...

M. Paul Strauss et plusieurs sénateurs à gauche. M. Sembat n'est pas ici pour se défendre.

M. Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement. Je serais reconnaissant à M. Servant de ne pas mettre en cause mon prédécesseur qui n'est pas là.

M. T. Steeg. En effet, M. Sembat est absent et ne peut être mis en cause. C'est une question de Gouvernement. (*Très bien!*)

M. Servant. Vous me rendez cette justice que je n'ai fait que répondre à une interruption. Je m'étais gardé de le mettre en cause; mais je suis bien obligé de dire ce qui s'est passé.

M. Perchot. Il n'est pas plus responsable que ses collègues. Tous les ministres du Gouvernement partagent la responsabilité.

M. Perreau. C'est le Gouvernement tout entier qui est responsable. (*Bruit.*)

M. Servant. Messieurs, je ne voudrais pas envenimer le débat, et je rends hommage au sentiment qui guide M. le ministre des travaux publics, lorsqu'il s'élève contre une attaque, bien indirecte, faite à son prédécesseur. Ce sentiment est louable; il ne nous étouffe pas de sa part. (*Très bien!*)
Je dirai maintenant, pour terminer, que je tiens à protester avec mes collègues de Paris et de Seine-et-Oise...

Plusieurs sénateurs. Et ceux de la province également.

M. Servant... et avec ceux de la province tout entière, puisque vous voulez bien vous joindre à notre protestation, contre une situation qui ne peut pas se prolonger plus longtemps.

Je demande donc à M. le ministre de bien vouloir nous faire savoir, d'une façon très nette, s'il croit pouvoir, dans un avenir très prochain, nous donner les satisfactions auxquelles nous avons tous droit. (*Vifs applaudissements.*)

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

M. Debierre. Messieurs, il y a environ deux mois, j'ai eu l'honneur de déposer, sur le bureau du Sénat, une demande d'interpellation sur la crise des charbons et des transports. La dissociation du Gouvernement et son resserrement consécutif ont rendu ma démarche forclosée.

Si je rappelle ce fait, c'est pour marquer qu'il y a deux mois déjà, beaucoup, dont je suis, prévoyaient la crise intense des char-

bons dont nous souffrons actuellement; c'est aussi pour bien indiquer en passant, à M. le ministre des travaux publics, qui est un collègue et un excellent ami, que mes observations vont fatalement passer un peu au-dessus de sa tête. Il me le pardonnera; mais comme il est entré dans un Gouvernement qui assume la responsabilité de la conduite de la guerre depuis le début des hostilités, il m'arrivera probablement de mettre en cause son administration. La solidarité ministérielle ne doit pas être tout à fait un vain mot, une vieille guitare désormais sans corde et sans écho.

Messieurs, à l'heure actuelle il y a un fait brutal qui domine tout: nous manquons de charbon. Nous en manquons dans nos usines et dans notre population civile, qui, pour le moment, est soumise aux tortures du froid, tortures dont je ne vous referai pas le lamentable tableau.

Pouvait-on prévoir cette situation et dire qu'on serait, un jour ou l'autre, à court de charbon? Et si l'on pouvait le prévoir, était-il possible de prendre des mesures pour empêcher cette crise?

Il y a deux ans, au début de la guerre, on pouvait prédire notre déficit de charbon. Pourquoi?

La réponse peut être faite par un écolier. En France, en temps normal, nous brûlons, tous les ans, 60 millions de tonnes de charbon. Comme les houillères de France ne produisaient elles-mêmes que 40 millions de tonnes, nous étions en déficit de 20 millions de tonnes. Depuis le début des hostilités, ce déficit s'est accru, puisque nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais étaient envahies par l'ennemi.

Il fallait donc, autrefois, aller combler cette différence en demandant à l'importation étrangère les 20 millions de tonnes de charbon qui nous manquaient. Où allions-nous chercher ce charbon?

Nous allions le chercher en Belgique, en Angleterre et en Allemagne. Or, comme il ne nous reste plus que l'Angleterre comme source d'importation, on s'est adressé à elle pour combler le déficit de la production nationale. On lui a demandé de nous assurer 2 millions de tonnes de charbon par mois.

L'Angleterre, je n'en doute pas, a fait tous ses efforts pour nous les donner. Est-ce la faute du Gouvernement français ou du gouvernement anglais, si ces 2 millions de tonnes ne nous sont pas arrivés chaque mois?

C'est ce que je veux examiner, messieurs, parce que c'est le moyen pour nous d'établir les responsabilités.

Eh bien, aux mois de juin et de juillet 1916, on s'est adressé au ministère des travaux publics, au ministère de l'armement, en leur faisant comprendre les inquiétudes que les usines travaillant pour la guerre éprouvaient déjà pour l'avenir. Les avertissements, qu'ils vinssent des industriels ou des commissions parlementaires, notamment de la commission sénatoriale de l'armée, n'ont pas manqué au Gouvernement.

L'Ouest-Lumière, qui alimente, à Paris, un secteur où travaillent 80,000 ou 100,000 ouvriers, où on dépense 1,500 tonnes de charbon par jour...

M. Léon Barbier. Au moins!

M. Debierre. J'abaisse les chiffres volontairement.

... L'Ouest-Lumière, voyant ses stocks s'épuiser peu à peu, s'inquiéta. Il se retourna vers les industriels qu'il alimentait et leur dit: « Vous feriez bien de vous préoccuper du charbon, car je ne suis pas sûr de pouvoir, à un moment donné, vous continuer la force électrique que je vous livre. »

Les industriels allèrent alors au ministère des travaux publics et au ministère de l'ar-

mement, et y manifestèrent leurs craintes. Voici la réponse qu'on leur fit: « Vous vous méprenez tout à fait sur la situation existante; vous recherchez du charbon; eh bien! nous en avons; nous vous en donnerons. Soyez sans crainte; soyez rassuré. D'ailleurs, il ne s'agit pas, à l'heure présente, d'une crise de quantité de charbon; il n'y a qu'une crise de transport. »

J'étais présent à la conversation, je sais donc dans quelles conditions elle a été tenue. J'ai trouvé la confiance de l'administration exagérée. Dire qu'il n'y avait pas crise de quantité quand la production rationnelle était réduite des neuf dixièmes, quand l'importation elle-même était tout à fait insuffisante, parce que ce n'était pas 2 millions de tonnes qu'il fallait attendre de l'importation étrangère, mais au moins 3 millions de tonnes par mois, c'était un peu excessif!

C'était donc une crise de quantité certaine, et au fur et à mesure que les stocks s'épuisaient, on était certain d'aller à une surcrise charbonnière qui, d'ailleurs, n'a pas tardé à se manifester.

Que cela soit une crise de transports en même temps qu'une crise minière, nous l'avions bien deviné.

Nous savions que, durant cette période d'été, il y avait à Dunkerque, sur les quais, de 160 à 180,000 tonnes de charbon qui se consumaient et qu'on n'amenait pas faute de wagons. Nous savions qu'il y avait également de 3 à 400,000 tonnes de charbon sur le carreau des mines de Bruay, de Nœux et de Marles qui brûlaient depuis des mois sans qu'on ait pu amener ce charbon à nos usines. Nous savions aussi — pour l'avoir vu nous-mêmes — qu'il y avait le long des berges de la Seine, à Rouen, 800, 1,200, 1,500 péniches chargées de charbon qui restaient amarrées à quai, faute de remorqueurs pour les amener jusqu'à Paris.

Nous savions donc qu'il y avait crise de transports, mais la crise de quantité, qu'on ne voulait pas admettre au ministère des travaux publics, n'en existait pas moins. Vous en apercevez maintenant les conséquences.

A ce moment, les industriels demandent au Gouvernement de les laisser s'approvisionner eux-mêmes. Je dis « au Gouvernement » car, dans les explications qu'il a fournies à la Chambre, M. le ministre des travaux publics a déclaré que toutes les mesures adoptées avaient été préparées et prises en conseil des ministres; je ne dois donc pas rendre responsable de la situation actuelle uniquement le ministre des travaux publics, je suis obligé d'engager le Gouvernement tout entier.

Les industriels demandent donc au Gouvernement une licence en vue de leur permettre de s'approvisionner eux-mêmes. Ils disent: « Nous avons en Angleterre du charbon que nous pouvons amener à nos risques et périls, par nos propres moyens, avec nos bateaux; nous avons des quais de débarquement à Dunkerque, à Rouen, au Tréport; nous avons également les grues et le personnel nécessaires pour le déchargement; il ne vous restera plus qu'à nous amener les wagons nécessaires dans celui de ces différents ports que vous aurez choisi pour que ce charbon soit transporté dans la grande artère parisienne et vienne alimenter du même coup la population civile et les usines. »

On leur répond: « Non, nos conventions avec l'Angleterre ne nous permettent pas de vous donner la licence que vous sollicitez. C'est nous qui transporterons le charbon; c'est nous qui vous le livrerons. Et c'est ainsi que nous avons vu l'Ouest-Etat devenir marchand de charbon. »

Vous connaissez le résultat.

Dans le dernier trimestre de 1916, nous

avons importé 10,563,000 tonnes de charbon, et pour les deux derniers mois, les deux millions de tonnes que l'Angleterre devait nous fournir mensuellement se sont réduits à 1,400,000 tonnes, ainsi que M. Perchot le rappelait hier.

La situation ne s'est pas améliorée pendant le mois de janvier 1917; elle s'est encore aggravée, et, à l'heure actuelle, l'importation anglaise escomptée est en déficit de 600,000 à 800,000 tonnes par mois.

Comme les stocks de vos usines sont en grande partie épuisés — je vais vous le montrer tout à l'heure — vous manquerez certainement de charbon.

M. Gaudin de Villaine. C'est à craindre!

M. Debierre. La situation est très inquiétante, et nous nous demandons si les mesures qui, à l'heure actuelle, peuvent être prises seront opérantes.

Tout le monde sait que, pour constituer un stock d'hiver, il faut s'y préparer pendant l'été; pour avoir certainement du charbon l'hiver, il faut l'avoir déjà pendant l'été. Vous n'avez pas amené ce charbon, vos mesures ont été insuffisantes, imprévoyantes, inopérantes. Je ne vous en fais pas un crime, mais je suis obligé de constater que votre administration n'a pas réussi. Vous croyez aujourd'hui pouvoir constituer des stocks. Je crains que vous n'en ayez pas la possibilité, car non seulement vos moyens d'importation sont insuffisants, mais la guerre sous-marine est là pour les amoindrir encore. Je ne veux pas, d'ailleurs, trop insister sur ce point délicat, pour ne point donner à nos ennemis des indications que nous devons réserver pour nous-mêmes.

Fatalement, vous ne pourrez pas rétablir l'équilibre ainsi rompu pendant l'hiver, quelle que soit votre bonne volonté.

La faute initiale ne vous est pas imputable, mais elle n'en existe pas moins, et il est possible qu'on puisse la faire remonter au delà de vous et plus haut.

Hier, certains de nos collègues vous ont posé des questions. M. Perchot, notamment, vous a demandé comment vous aviez réglé la question du fret avec l'Angleterre? Il vous a également demandé d'exposer votre programme d'avenir.

Vous avez répondu à M. Perchot en indiquant les conditions de la convention que vous avez passée avec les Anglais; vous avez ensuite développé votre programme d'avenir.

Je ne sais si notre collègue M. Perchot a été satisfait de votre réponse et si elle a pu le rassurer complètement; mais, en ce qui me concerne personnellement, je ne l'ai pas trouvée suffisante.

La convention avec l'Angleterre fait l'Etat français seul importateur, car vous n'accorderez pas souvent, je présume, de licence aux commerçants et aux industriels. En fait, elle vous donne le monopole de l'importation. Vous nous avez dit, d'ailleurs, que le comité interallié qui fonctionne actuellement à Londres a justement cette mission.

Je ne sais pas si telle est la bonne solution. Dans tous les cas, je puis dire que, jusqu'à ce jour, la convention passée avec l'Angleterre est, sans doute, profitable au commerce anglais, mais qu'assurément elle l'est moins pour l'industrie et le commerce français!

M. Henry Bérenger. Très bien!

M. Debierre. Peut-être, monsieur le ministre, ai-je mal interprété les réponses que vous avez faites à M. Perchot en ce qui concerne le comité interallié?... Si je ne les ai pas bien comprises, vous rectifierez mon tir — pardon de cette expression; nous sommes en temps de guerre! — j'accepterai

volontiers vos rectifications, si elles sont de nature à me convaincre.

Mais il est resté un point obscur que vous pourriez sans doute éclaircir. Je ne crois pas, je le répète, que la convention passée avec l'Angleterre soit avantageuse pour l'Etat français. Vous allez me répondre: « Comment voulez-vous que nous ayons du charbon en dehors de l'Angleterre? » Je le sais, mais peut-être, monsieur le ministre, qu'en traitant autrement et plus tôt avec les Anglais, vous auriez pu avoir du fret à meilleur compte et amener ainsi le charbon sur notre territoire à des prix moins exorbitants.

M. Henry Bérenger. Il n'y avait qu'à laisser faire les commerçants!

M. Ernest Monis. Qui portent d'autre part des poteaux de mines et des minerais algériens en Angleterre!

M. Debierre. Oui, il n'y avait qu'à laisser faire les commerçants, comme le dit mon excellent collègue M. Henry Bérenger, et peut-être auraient-ils pu vous apporter plus de charbon que vous n'en avez aujourd'hui.

Monsieur le ministre, j'ai peur que vous ne vous figuriez pas la situation aussi inquiétante qu'elle l'est.

M. le ministre. Si vous trouvez que j'ai été rassurant!...

M. Hervey. Ce n'est pas l'impression qui se dégage du discours qu'a prononcé M. le ministre hier.

M. le ministre. Voyez combien il est difficile de répondre!

M. Servant m'a reproché tout à l'heure de ne pas avoir été assez rassurant, et voici que vous me reprochez de l'être trop! Qui dois-je croire entre deux collègues pour lesquels j'ai une égale sympathie? (*Sourires.*)

M. Debierre. Monsieur le ministre, nous manquons de charbon; or, ce ne sont pas des promesses qu'il nous faut, mais du charbon. Donnez-nous-en et je vous applaudirai!

Je disais tout à l'heure qu'en juin et juillet dernier nos industriels et nos commerçants avaient proposé au Gouvernement un moyen d'amener du charbon en France et que le Gouvernement avait repoussé ce moyen.

Ce qui existait à cette époque existe encore aujourd'hui. Permettez-moi de vous signaler la situation qui est faite à certaine de nos grandes usines métallurgiques.

Au 30 janvier 1917, les usines métallurgiques de Basse-Loire constatent que la moitié de leurs hauts fourneaux sont arrêtés, depuis un mois et demi environ, et qu'elles sont à la veille d'arrêter leur fabrication d'acier Martin.

M. le ministre. C'est une question de coke.

M. Debierre. Le coke est un dérivé du charbon, et, si vous ne pouvez avoir le coke directement d'Angleterre, il faut le produire vous-même. Dans quelle situation se trouveraient vos industries de guerre si, à un moment donné, l'Angleterre n'était plus en mesure de vous en fournir?

Or, les usines métallurgiques, voulant apporter leur entier concours à la défense nationale, se sont mises en rapports avec l'Espagne pour avoir des bateaux en vue d'amener elles-mêmes leur charbon; on les a placées en face de telles difficultés qu'elles ont dû y renoncer.

Ainsi, voilà des industriels travaillant pour la défense nationale qui, manquant de charbon, vous proposent d'en importer à leurs risques et périls. Laissez-leur tenter cet essai. S'ils ne réussissent pas, à quoi

cela vous engage-t-il? Or, vous avez refusé votre autorisation en 1917 comme en 1916, et vous manquez tout autant de charbon aujourd'hui qu'il y a six mois.

M. le ministre. Mon cher collègue, si la situation se présentait ainsi, je serais le dernier des niais!

M. Debierre. Monsieur le ministre, ou bien les représentants des hauts fourneaux dont je viens de rappeler la firme ne disent pas la vérité,...

M. le ministre. Peut-être!...

M. Debierre. ...et alors ma conclusion serait fautive, ou bien ils disent la vérité, et alors c'est vous qui n'avez pas raison.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre quelques observations?

M. Debierre. Volontiers.

M. le ministre. Si le Sénat l'autorise, j'aimerais mieux répondre maintenant pour ne pas avoir à revenir sur cette question des frets. Je l'ai traitée hier très longuement; je l'avais déjà traitée devant la Chambre des députés, et je ne veux pas infliger au Sénat un nouveau débat sur ce sujet.

Je le dis encore une fois, il faut prendre un parti et s'y tenir: ou dénoncer toutes nos conventions avec la Grande-Bretagne au sujet des frets, ou les appliquer loyalement. Vous reconnaissez bien qu'il n'y a pas de troisième hypothèse...

M. Peytral. Si, une modification à la convention. On peut traiter!

M. le ministre. Il y a, en effet — je l'examinerai à la fin de ces explications — une troisième hypothèse, celle qu'envisage M. Peytral.

Messieurs, reprendre en ce moment notre liberté d'action au point de vue des affrètements, qui le souhaiterait plus que moi, si cette mesure était possible? J'aimerais pouvoir dire: « A partir de maintenant, le commerce d'importation est libre et, par conséquent, responsable; je ne m'occupe plus du charbon anglais. »

Ce serait une solution bien simple, et, pour le ministre, un bien grand soulagement. Mais cette décision serait terrible pour le pays; elle ferait peser sur le commerce une responsabilité qu'il ne pourrait pas supporter.

Voyons, monsieur Debierre, réfléchissez à ce que nous pouvons dire et à ce que nous ne pouvons pas dire de la situation.

Vous savez au lendemain de quelles mesures, de quelles menaces ennemies nous nous trouvons. J'ai là un état que je crois ne pas devoir lire en public, mais que je vais laisser aux membres de cette Assemblée que la question peut intéresser. Cette pièce indique le nombre total des navires entrés dans nos ports depuis quelques jours par rapport au nombre total moyen de décembre et de janvier.

Vous lirez cette situation; vous verrez de quels faits graves elle dépend.

Tenez-vous à ce que je produise ce document?

Voix nombreuses. Non! non!

M. Ernest Monis. Je vous demande, après avoir constaté ce fait, sur lequel je ne demande pas d'autre précision, ce que vous faites contre ce fait lui-même.

En un mot, je veux attirer l'attention sur ce point, que la question, dans son ensemble, intéresse le Gouvernement entier, et qu'il n'est pas possible que vous soyez seul devant nous, quelle que soit votre bonne volonté, appelé à la résoudre: il vous faut le concours de tous les autres ministres, de toutes les forces gouvernementales.

Si nous concentrons ces explications sur

vous seul, nous fermerions la porte à toute possibilité d'aboutir. (*Très bien! à gauche!*)

M. le ministre. Je comprends fort bien vos préoccupations; je m'y associe, mais je reste, quant à moi, dans les limites du problème posé par M. Debierre.

J'affirme donc que si je rendais aujourd'hui la liberté des frets, ce ne serait une solution que pour moi.

Les responsabilités qui pèsent en ce moment sur moi pèseraient désormais sur des particuliers.

Je ne le fais pas, parce que cela serait tout à fait dommageable à l'intérêt essentiel du pays.

Dans un temps comme celui-ci, ce qui importe le plus, de toute évidence, c'est de nous entendre avec nos alliés anglais pour défendre en commun nos frets. Peut-être n'empêcherons-nous pas les importations de baisser à raison de la gravité des circonstances. Mais nous les défendrons de notre mieux et nous aurons à tout moment l'assurance d'avoir fait tout le possible.

J'ai reçu ce matin, au lendemain de notre débat, une visite fort importante. Je ne révélerai pas, si vous le permettez, le détail, de mon entrevue avec Son Excellence l'ambassadeur d'Angleterre. J'ai été amené à lui donner l'assurance que le Parlement tout entier comprenait le bienfait de nos accords et qu'il était uni au Gouvernement pour les pratiquer loyalement.

Je dis donc à l'honorable M. Debierre: « Ne reprenons pas toujours la même controverse. Si j'applique, comme je le dois, les contrats franco-anglais, qu'on ne vienne pas m'objecter: que telle ou telle société offre de trouver des bateaux et qu'on a refusé ces bateaux. »

Je ne peux pas maintenir l'accord relatif au bureau interallié et donner des licences en dehors des règles que je vous exposais hier. Si je montrais sur des faits, à M. Debierre, par qui ces licences sont quelquefois demandées, vous verriez à quelles imprudences nous nous exposerions si nous manquions de surveillance.

Voilà tout ce que je voulais dire. On ne peut pas appliquer une convention dans l'ensemble et la violer dans le détail.

Si vous voulez bien m'accorder encore quelques instants, je répondrai à l'observation de M. Peytral.

M. Peytral me dit: « Vous êtes lié par l'accord franco-anglais. » Je prétends démontrer qu'à l'heure actuelle, pour le commerce maritime, être l'allié des Anglais c'est notre meilleure fortune.

M. Peytral ajoute, avec sa profonde expérience et son parfait bon sens: « Tirez donc le meilleur parti de cet accord. »

C'est ce que je cherche sans cesse à réaliser.

Je me tourne du côté du Gouvernement anglais et je lui dis: « C'est entendu, nous marcherons loyalement, la main dans la main, comme nous marcherons d'accord avec nos amis italiens, mais appliquons ce régime du bureau interallié, de façon à donner à la France le plus de satisfactions possibles; assouplissons, et si j'ose me servir de ce barbarisme, commercialisons notre accord. » (*Très bien! très bien!*)

Voilà dans quel sens je travaille.

Je ne promets pas de réaliser des espérances imprudentes; mais je suis sûr de réduire au minimum nos communs dangers.

La Grande-Bretagne, pour le fret, nous a accordé largement notre part.

Un sénateur à gauche. Et le fret anglais?

M. le ministre. Il faut, en effet, distinguer le fret anglais et le fret neutre. Ce dernier fret, la Grande-Bretagne le défend, dans l'ensemble, de son mieux et par des armes qui ne sont qu'à elle. Ensuite elle dit: « Nous

sommes trois à partager: Grande-Bretagne, Italie, France. Je reconnais que la France a des besoins considérables, je lui donne plus de la moitié. »

Nous avons donc obtenu plus que le régime de l'égalité dans le partage des frets neutres.

M. Henry Bérenger. C'est l'ensemble du problème militaire et maritime qui est en cause.

M. le ministre. Je ne peux pas parler en ce moment de l'ensemble du problème militaire et maritime. Je m'en tiens uniquement au problème du fret. Si j'insiste devant vous, c'est pour montrer combien il serait plus opportun, dans l'intérêt même de l'application de cet accord, de témoigner à l'Angleterre la reconnaissance que nous devons à ce peuple de navigateurs expérimentés, loyaux et généreux. (*Applaudissements.*)

De ce côté de l'Assemblée (*la gauche*) on vient de me dire: « Il y a aussi le fret anglais. » Je vous prie de remarquer un fait qui est à l'honneur de la Grande-Bretagne, et dont je veux la féliciter, non seulement au nom du Gouvernement mais au nom du Parlement tout entier. (*Très bien! très bien!*)

La Grande-Bretagne a été d'un courage admirable; elle a réduit ses importations comme il faut que nous réduisions les nôtres. J'ai parlé hier des restrictions d'importation; elles sont nécessaires, en effet. Il y a des objets de luxe auxquels, en France, nous devons renoncer comme étant inutiles pendant la guerre. Voulez-vous un exemple? L'autre jour, dans un de nos grands ports, alors qu'on manquait de main-d'œuvre pour décharger des cargaisons d'acier, j'ai vu libérer des bateaux de bananes. On eût pu mieux employer la main-d'œuvre et les places à quai.

M. Henry Bérenger. Nous avons tous fait notre devoir, la France, l'Angleterre et l'Italie! (*Interruptions.*)

M. le président. Messieurs, vous avez autorisé M. le ministre à prendre la parole: je vous prie de vouloir bien l'écouter. Il ne pourrait pas parler au milieu de ces interruptions.

M. le ministre. Je voulais donner au Sénat un dernier argument qui va le frapper.

Messieurs, voici un moyen bien simple de vous faire une opinion décisive. La diminution progressive du tonnage s'est appliquée non seulement aux charbons, mais à toutes les autres matières transportées par mer: fontes, aciers, blés, pour lesquels il n'y avait pas de taxation de fret. Ce n'est donc pas la taxe qui peut être la cause de la crise.

La taxe, d'ailleurs, s'est assouplie, comme je l'ai déjà indiqué. Après avoir commencé à affréter à 47/6 avec la clause de 1 p. 100 d'assurance à la charge de l'armateur, le surplus à la charge de l'affréteur, le bureau allié est monté à 50. Il y a donc bien aujourd'hui le cours variable dont je vous parlais hier. Par malheur, les armateurs neutres ont une tendance à immobiliser leurs navires: ils voudraient en réserver l'usage pour le lendemain de la paix. En fait, le nombre des navires faisant le trafic charbonnier franco-anglais est tombé de 900 à 600; mais la taxe ou le cours n'est pas responsable de la situation contre les faits qu'elle révèle, et nous ne pouvons lutter que d'accord avec les Anglais.

M. Peytral. Oui, mais vous pouvez continuer à traiter.

M. le ministre. Vous avez raison.

M. Ernest Moris. Vous pouvez continuer à traiter; mais, en traitant, vous devez faire état de votre minerai algérien ainsi que de vos poteaux de mines...

M. le président. Monsieur Debierre, veuillez continuer votre discours.

M. Debierre. Je remercie M. Herriot de ses explications; pour mon compte, je n'insisterai pas davantage.

Je suis, comme M. le ministre des travaux publics, un homme qui sait reconnaître les mérites de l'Angleterre. (*Très bien!*) Je suis le premier à dire qu'elle a fait un effort considérable dans cette guerre et qu'elle nous a apporté un concours très généreux.

M. Henry Bérenger. Personne ne l'a contesté.

M. Debierre. Cependant, comme le disaient M. Peytral et M. Bérenger, on peut tout de même discuter avec elle pour obtenir des conditions de fret peut-être meilleures que celles que l'on a obtenues jusqu'ici.

En second lieu, la seule observation que je veuille faire, c'est qu'à côté de la convention passée avec l'Angleterre, si l'on peut obtenir par un moyen collatéral un supplément de charbon, qu'on le fasse. Je demande à M. le ministre des travaux publics de ne pas entraver les bonnes volontés solides. Je ne parle pas de celles auxquelles tout à l'heure on faisait allusion, mais de celles sur lesquelles on peut compter. Je lui demande de ne pas les décourager et, au contraire, de les encourager, parce que le supplément de charbon qu'elles apporteront sera tout de même un avantage pour notre population et nos usines.

Maintenant, je veux conclure et tirer, en quelque sorte, la moralité de ce débat. J'ai dit, au début, que le fait brutal, à l'heure présente, c'est le manque de charbon. J'ai dit également que si le Gouvernement avait été plus prévoyant, il y a deux ans et l'année dernière, les stocks qui nous manquent aujourd'hui ne feraient peut-être pas défaut et nous ne serions pas réduits à cette obligation fâcheuse de restreindre le travail même de nos usines de guerre et de ne pas pouvoir chauffer nos populations.

J'ai dit qu'à cette situation il doit tout de même y avoir des responsabilités.

Puisque M. Herriot est un homme de science, il sait bien tout de même rattacher le conséquent à l'antécédent, que la situation d'aujourd'hui a été créée par une situation antérieure et que cette situation qu'on pouvait éviter, a des auteurs responsables. (*Mouvements divers.*)

Ce sont ceux qui, depuis le commencement de la guerre, ont fait la guerre à la petite semaine, qui n'ont rien prévu (*Bruit*), ni en sous-marins, ni en aviation, ni en construction de canons, ni en munitions: ils ont été, en quelque sorte, poussés peu à peu par les événements, et ce qui est arrivé pour la construction de notre matériel de guerre, est arrivé également pour nos charbons. Nous savions très bien que l'industrie houillère nationale était insuffisante pour nos besoins. Or, au lieu d'avoir cherché à faire une convention ou une combinaison avec l'étranger en temps voulu, on ne l'a pas faite.

Voilà pourquoi, pendant l'hiver, monsieur le ministre des travaux publics, vous manquez de charbon et, pourquoi, quel que soit votre bonne volonté, j'ai bien peur que vous ne puissiez pas rétablir l'équilibre qui a été rompu.

Voix diverses. Cela ne signifie rien! c'est trop tard! (*Bruit.*)

M. Debierre. Comment, cela ne signifie rien? Alors décidez que la responsabilité n'existe plus en rien et que vous couvrez toutes les erreurs, toutes les imprévoyances et toutes les fautes commises! (*Interruptions à droite.*)

Si vous voulez, messieurs, nous amener à cette politique, je vous déclare que, personnellement, je ne m'y résoudrai pas. (*Mouvements divers.*)

M. Gaudin de Villaine. Voilà quarante ans que nous demandons d'établir les responsabilités et nous ne l'obtenons jamais!

M. Debierre. C'est pour cela que j'ai déposé, avec quelques-uns de mes amis, MM. Servant, Henry Bérenger et Petitjean, un ordre du jour que je prie M. le président de vouloir bien soumettre au Sénat. (*Applaudissements à gauche.*)

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

M. Léon Barbier. Messieurs, le Sénat me permettra de ramener la question à l'objet de notre préoccupation principale. Les critiques formulées jusqu'à présent par tous nos collègues qui m'ont précédé à cette tribune, en particulier par notre collègue M. Strauss, au nom des sénateurs de la Seine qui a fait un exposé des plus précis et des plus exacts de la situation de Paris et du département de la Seine, doivent nous conduire à examiner si certaines solutions pratiques ne pourraient pas être envisagées. Il est nécessaire, dit-on, de rechercher les responsabilités. L'heure viendra soyez-en sûr. Mais, est-ce au moment où la maison brûle qu'il faut se demander qui a pu y mettre le feu? N'est-il pas mieux d'essayer d'abord de l'éteindre?

Parlons donc du présent et non du passé. Notre situation préoccupante, en ce qui concerne le charbon, conduit certains de nos collègues à rechercher la valeur des conventions passées avec l'Angleterre à cet égard. Ce n'est pas à la tribune du Sénat que cette question peut utilement être posée; c'est avec la connaissance des documents, c'est aussi et surtout en s'inspirant des sentiments d'amitié et de loyauté traditionnelle de l'Angleterre à l'égard de la France, en présence de la situation faite à chacun des deux pays, situation qu'il faudrait tout d'abord bien connaître, qu'il peut être permis de formuler une opinion. Et tous ceux ici qui, comme moi-même, connaissent nos amis les Anglais, tous ceux qui ont pu juger en connaissance de cause l'origine et les causes des conventions établies, aussi bien pour la fourniture de charbon que pour les questions d'affrètement, ceux-là vous diront avec moi que, s'agissant de tous les accords conclus par nous avec l'Angleterre, il est un devoir que nous avons plaisir à remplir envers elle, c'est de constater que nos amis anglais ont toujours été guidés par leur amitié pour la France et par le sentiment de confiante solidarité qui nous unit et qui fait notre force commune.

Il n'est pas un seul d'entre nous, certes, qui mette en doute la loyauté de notre alliée dans l'exécution des accords intervenus; il n'en est pas un qui ne rende l'hommage dû, quelles que soient les critiques qui ont pu se manifester, à ses efforts constants pour faciliter les ravitaillements qui nous sont nécessaires.

Il ne faut pas oublier que, lorsque des conventions sont passées entre deux pays amis et confiants dans leur loyauté réciproque, chacun d'eux ne peut oublier les intérêts en présence et que chacun aussi a le devoir de défendre.

La seule conclusion que je veuille apporter aux échanges de vues intervenus à cette tribune, c'est de me faire, si le Sénat me le permet, l'interprète de la haute Assemblée pour déclarer à notre alliée et amie l'Angleterre, du haut de cette tribune, que nous savons reconnaître tous les concours qu'elle nous a toujours apportés dans ces questions si préoccupantes touchant notre ravi-

taillement, et combien nous lui sommes reconnaissants de ses efforts, à l'heure où nos ennemis recherchent encore les moyens d'en aggraver, pour elle comme pour nous, toutes les difficultés. Notre confiance reste ce qu'elle était hier, et personne, quelles que soient les circonstances, ne pourra y porter atteinte. (*Très bien! très bien!*)

M. Henry Bérenger. Voulez-vous me permettre un mot, mon cher collègue?... Il n'est entré dans la pensée de personne ici de ne pas rendre hommage — et ceux d'entre nous qui écrivent dans la presse l'ont tous fait en toutes circonstances depuis le début de la guerre — aux admirables efforts de la marine, de l'armée et l'on peut dire de toute la population du Royaume-Uni et des dominions. (*Adhésion.*)

Là n'est pas le débat. M. le ministre des travaux publics nous a apporté une question de contrats et de frets interalliés que les Assemblées parlementaires ont le droit et le devoir d'étudier, puisque les ministres eux-mêmes les y apportent, en séance publique. Personne ici, je crois, n'a dit une parole qui ne voudrait être un hommage à notre grande alliée, à la nation généreuse qui, dans toutes circonstances, en échange des sacrifices consentis et du sang versé en commun pour la commune cause de la justice et de la liberté, nous a apporté tout son appui et tout son concours. (*Applaudissements.*)

M. Léon Barbier. Je m'en voudrais, messieurs, d'ajouter un seul mot, vos manifestations montrent assez combien notre accord est complet.

Voix nombreuses. Il est unanime!

M. Léon Barbier. Hier du reste, M. le ministre des travaux publics nous a déclaré qu'il devait envoyer à Londres incessamment, pour compléter le bureau interallié de navigation, une représentation française plus importante. Veut-il me permettre de lui demander, car, malheureusement, nous avons des précédents regrettables à constater, de nous faire représenter par de véritables compétences, contrairement à ce que trop souvent nous avons constaté dans la composition des commissions administratives ou ministérielles que nous avons vu constituer jusqu'ici. Savoir mettre les hommes à leur place, utiliser comme il convient et là où elle sera le plus utile, la compétence de chacun, c'est un axiome qui n'a pas toujours servi de guide pour le choix des organismes auxquels je fais allusion.

En ce qui concerne la question du charbon, je ne reviendrai pas sur l'exposé des faits que mes collègues ont développés hier, beaucoup mieux que je ne le pourrais faire.

Je me bornerai à traiter, au point de vue pratique, quatre ou cinq points sur lesquels j'attirerai l'attention de M. le ministre, et je me permettrai même de lui proposer quelques solutions.

M. le ministre des travaux publics, il faut le reconnaître, a pris la direction de son département dans un moment dangereux, critique même. Et c'est très justement qu'hier, notre honorable collègue M. Aimond, vous disait que l'on vous avait appelé auprès d'un malade bien malade et que vous n'aviez pas, mon cher ministre, commencé à soigner; or, le malheur a voulu que, malgré vos soins, ce malade, depuis ce moment ait pris froid, si cette figure peut m'être permise, quand nous avons vu les éléments, la crue de la Seine, le froid intense et ses conséquences venir aggraver les difficultés auxquelles vous aviez déjà à faire face. Votre tâche est donc tout à fait difficile et je constate que vous l'avez abordée avec

un courage dont je vous félicite, pour ma part. (*Très bien!*)

J'espère qu'avec le dévouement dont vous faites preuve, avec les collaborateurs dont vous avez su vous entourer — par exemple, de M. Claveille, à qui je veux rendre aussi un très juste hommage — j'espère, dis-je, que nous arriverons à une atténuation — je n'ose dire à faire cesser rapidement la crise que nous traversons.

Hier, M. le ministre nous a dit quelques mots des mines non exploitées; il est certain qu'en raison des difficultés de plus en plus grandes de l'importation du charbon en France, il faut que nous recherchions, autant que nous le pourrons, nos approvisionnements en France. Je n'apprendrai rien au Sénat en rappelant ici ce qui a déjà été dit à la Chambre, à savoir qu'il existe en France environ 350 mines de charbon non exploitées ou abandonnées.

J'approuve, en ce qui me concerne, M. le ministre d'avoir demandé le retour à la mine de tous les mineurs nécessaires, et je ne voudrais certes pas les retirer des exploitations auxquelles, avec raison, ils sont destinés.

M. le ministre a fait une légère allusion d'autre part, à un personnel provisoire et de circonstance employé dans les mines, bien que non préparé à ce genre de travail souterrain, personnel, qu'il aurait préféré, peut-être, ne pas employer. Mais il me sera permis de lui demander s'il ne serait pas possible d'envisager la mise en exploitation des mines non exploitées et dont les gisements sont en surface, qu'elles soient concédées ou qu'elles appartiennent à des propriétaires. Nous sommes en guerre, messieurs, et M. le ministre des travaux publics aura, j'en suis sûr, l'énergie nécessaire pour mettre en demeure ces propriétaires ou concessionnaires de mines, de les mettre immédiatement en exploitation, lorsqu'elles sont exploitables en surface; je ne parle pas de celles pour lesquelles il y a de longs travaux de préparation à faire, la guerre serait finie avant d'en tirer profit.

Je prie également, monsieur le ministre, de nous renseigner sur le nombre de ces mines en surface ou en affleurement qui pourraient être mises en exploitation et je m'en rapporte à lui pour les faire mettre en exploitation d'urgence, si cela lui est possible, car on peut le faire sans grandes préparations en y affectant, pour partie, par exemple, le personnel de circonstance actuellement occupé dans nos usines et qu'il cherche avec raison à remplacer par des mineurs de profession rappelés du front.

J'ajouterai aussi, conformément, du reste, au sentiment qu'il a exprimé hier que, dès la fin de la guerre, et avant, si cela est nécessaire et possible, il faut prendre toutes mesures utiles pour mettre en exploitation toutes les richesses du sol français; il faut, par conséquent, que ces trois cent cinquante mines ou tout au moins toutes celles reconnues exploitables soient, dès la fin de la guerre, mises en exploitation, afin d'éviter d'aller chercher à l'étranger le complément du charbon dont nous aurons besoin.

A ce propos, le Sénat me permettra-t-il ici une légère digression pour attirer l'attention de M. le ministre sur une mine de pyrite de fer abandonnée, dont l'exploitation est suspendue depuis quelques années.

Il existe, à la Chapelle-Saint-Urbain, des mines de pyrite de fer qui ont été exploitées un certain nombre d'années, et qui occupent une superficie de 25 à 30 kilomètres carrés.

M. Aimond. Vous savez que les mines non exploitées payeront 2 fr. par hectare et par an.

M. Léon Barbier. Je le sais, mon cher

collègue, et je ne puis que féliciter la commission des finances de cette décision; elle a, en effet, l'esprit ouvert pour toutes ces questions, mais il ne faut pas nous contenter de faire payer une taxe aux mines non exploitées et oublier non plus que l'état de guerre nous impose d'exploiter toutes nos mines. Il ne s'agit plus de prix de revient plus ou moins économiques; celui que l'on payera sera toujours préférable et moins onéreux pour le pays que si notre or devait servir à payer le charbon pris au dehors et que nous pouvons trouver chez nous.

Les mines existent il faut en tirer parti.

Tout à l'heure, notre collègue, M. Martinet, qui représente le département dans lequel se trouve située la mine de pyrite à laquelle j'ai fait allusion et qui connaît bien la situation, me disait que l'on pouvait, du jour au lendemain, reprendre l'exploitation de cette mine, car la pyrite s'y trouve sous forme de poches dans des puits existants, sans grande profondeur.

En raison de l'arrêt des aciéries et des hauts fourneaux de la Basse-Loire, dont un de nos collègues parlait tout à l'heure, ce minerai inutilisé pourrait peut-être devenir l'objet d'une exploitation nouvelle.

Je demande donc à M. le ministre de faire faire une enquête par l'état de cette mine et des autres analogues, afin de déterminer celles qui pourraient devenir l'objet d'une exploitation utile.

Voici un second point sur lequel je voudrais appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics :

Au cours des semaines précédentes, nous avons vu certains préfets réquisitionner purement et simplement des wagons ou des bateaux de charbon qui transitaient sur leur territoire.

Si l'autorité militaire réquisitionne du charbon pour la défense nationale, nous n'avons qu'à nous incliner; mais, quand il s'agit de préfets qui, pour les besoins peut-être légitimes, je le reconnais, de la population, arrêtent en cours de route des wagons ou des bateaux de charbon, sans se préoccuper de leur destination, je dis que, s'ils peuvent avoir qualité dans leur département.

M. Millès-Lacroix. Mais ils ne l'ont pas, même dans leur département; c'est illégal, et je constate avec plaisir que M. le ministre fait un signe d'acquiescement.

M. le ministre. Parfaitement!

M. Léon Barbier. En tout cas, si un préfet peut avoir qualité pour réquisitionner, sur le territoire de son département des produits originaires de ce département, et si même ce peut être son devoir, M. le ministre sera d'accord avec moi pour reconnaître et proclamer que les préfets ne doivent pas arrêter les matériaux ou les produits en transit sans l'autorisation du ministre des travaux publics, seul qualifié à cet égard.

Je connais des faits et des noms, je ne veux pas les apporter à cette tribune, mais je demande à M. le ministre de faire en sorte qu'à l'avenir les préfets ne puissent plus agir de cette façon.

M. Magny. On l'a fait pour autre chose que pour le charbon, notamment pour les pommes de terre.

M. Léon Barbier. On l'a fait pour toute une série de produits, ainsi que mon collègue a raison de me le rappeler.

Les préfets de certains départements qui voient passer en transit des produits sur leur territoire se considèrent comme ayant le droit de procéder à des réquisitions.

M. Millès-Lacroix. En un mot, ils ont leur département de la France.

M. le ministre. C'est très exact.

M. Léon Barbier. Ceci ne doit pas se faire.

Je ne dirai rien de trop en ajoutant que M. le ministre a eu dernièrement son attention attirée sur ce point et qu'il a pris à l'égard de certain préfet les mesures utiles; mais il y a une mesure d'ordre général qui doit être prise.

Messieurs, si nous avons une crise de charbon, qui pourrait bien s'aggraver, il faut bien le dire, nous avons surtout toute une crise de transports: il y a sur certains points des mesures de guerre qu'il faudrait savoir prendre dès maintenant.

Dans toutes les parties du pays où il y a des besoins de charbon, et elles sont nombreuses, où le transport intensif du charbon est reconnu nécessaire, je demanderai que le ministre des travaux publics reprenne pour ces parties du réseau l'application de l'horaire de mobilisation. (*Très bien! très bien!*)

Il ne faut pas hésiter à le faire. Je puis citer deux lignes que je connais peut-être mieux que les autres — ce serait à faire sur tous les réseaux ou ce serait reconnu utile — la ligne de Boulogne-sur-Mer à Paris et celle de Rouen à Paris, sur lesquelles, au moins jusqu'au moment de la reprise de la navigation qui palliera un peu la crise du charbon, il devrait y avoir application de cet horaire de mobilisation; on ne devrait pas voir les trains de marchandises se garer pour laisser passer des trains de voyageurs.

M. Hervey. Le commerce y gagnerait énormément.

M. Léon Barbier. Il serait fâcheux, évidemment, que les voyageurs fassent quelques heures de trajet de plus, mais nous n'en sommes pas morts au début de la guerre, et nous n'en mourrons pas davantage. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, permettez-moi de revenir au département de la Seine à propos d'une question pour laquelle mes collègues m'ont chargé de monter à cette tribune et de vous apporter quelques explications.

Nous avons dans le département de la Seine, en dehors de Paris, dont l'approvisionnement est déjà bien au-dessus de ses besoins, comme certains de nos collègues l'ont indiqué tout à l'heure, des communes qui ne peuvent pas se procurer de charbon. Si la ville de Paris a pu avoir quelques trains-navette très insuffisants, je le répète, pour sa population, je voudrais demander à M. le ministre d'envisager, pour les communes de la Seine, jusqu'à la reprise de la navigation, la création de certains trains-navette également.

Un train-navette est un train qui part complet en charbon, qui arrive complet dans une gare où il est attendu, autant que possible à des heures déterminées, et qui est déchargé dans un délai de trois à cinq heures, après quoi il retourne immédiatement à son point de départ. Or, comme la révolution d'un wagon en moyenne est, je crois, au moins de huit jours, si vous utilisez des wagons sous forme de train-navette, qui peuvent au maximum en deux jours et demi ou trois jours faire leur circuit, vous rendez disponible un nombre de wagons très important dont le rendement sera augmenté par l'emploi intensif qu'on aura su en faire.

Nombre de communes très importantes ne peuvent, à l'heure actuelle, recevoir que quelques wagons isolés, au lieu de recevoir toutes les fournitures qu'elles ont commandées et payées.

Un certain nombre d'entre elles ont cherché à s'unir en groupement pour recevoir dans un même centre les ra-

mes de wagons, constituées en trains navettes qu'elles s'engageraient à décharger dans un délai aussi court que l'administration le désirera. Je demande à M. le ministre qu'il veuille bien faire en sorte qu'au moins jusqu'à la reprise de la navigation, ces communes puissent recevoir le charbon qui leur manque pour leur population, pour les services publics qu'elles desservent et, en même temps, pour les usines de guerre qui peuvent exister sur leur territoire.

Il y a là une nécessité qui n'échappera pas à M. le ministre des travaux publics. Je compte qu'il voudra bien y apporter tous ses efforts.

Les communes isolées et qui ne peuvent se grouper pourront ainsi bénéficier plus facilement des envois de wagons isolés qu'elles attendent et dont elles ont le plus grand besoin. (*Très bien! très bien!*)

Il est un autre point sur lequel je voudrais appeler l'attention du ministre. Il y a, sur le service de la navigation, beaucoup de choses à dire. J'ai été quelque peu mêlé, depuis dix mois, un an, à l'étude de ces questions de la navigation: je n'ai pas eu trop à me féliciter de la bonne volonté que j'ai rencontrée pour l'utilisation des quarante à quarante-cinq bateaux parisiens de quatre-vingts à cent chevaux de force dont j'avais préconisé l'emploi comme porteurs ou remorqueurs, car ce n'est un secret pour personne de constater combien nous manquons de remorqueurs.

Vous avez tous vu traiter ces questions dans les journaux. Je dois avouer que si l'on était arrivé au résultat qui commençait à porter ses fruits avant les gelées dernières, il a fallu onze mois pour y parvenir. Mais je ne veux pas abuser de la bienveillance du Sénat en lui apportant des détails plus complets et je me borne à constater qu'il y a une dizaine de jours, les journaux ont fait savoir que le transport par bateaux parisiens avait été abandonné.

Je ne veux pas chercher l'origine de ce renseignement; tout ce que je veux dire c'est qu'il était tout à fait tendancieux et inexact: à la reprise de la navigation, nous aurons un service de dix-huit porteurs et vingt remorqueurs nouveaux, et leur mise en service il y a dix mois, comme je l'avais demandé, nous aurait permis de désembourber le port de Rouen, les cinq à six cents bateaux de charbon qui attendent à Rouen seraient à Paris et nous aurions permis d'éviter la crise que nous traversons.

Je dois dire que c'est grâce à l'arrivée de M. le ministre des travaux publics et à M. Claveille en particulier que nous devons la mise en service de ces bateaux si tardive soit-elle.

Je fournis un dernier renseignement à M. le ministre.

Il existe sur la Seine un poste de marine à la Bouille. Ce poste a pour but, pour les bateaux montant du Havre vers Rouen, de leur indiquer leur poste d'amarrage à quelques kilomètres plus loin. Les bateaux arrivent à ce poste d'amarrage placé à 8 ou 10 kilomètres de Rouen, mais les marinières sont obligés de quitter leur bateau, de prendre celui qui fait un service de la Bouille à Rouen, et d'aller aux différents bureaux de tour de remorquage pour rechercher le vapeur qui doit remorquer leur bateau depuis l'endroit où il est resté jusqu'à Rouen même et de le faire inscrire pour leur tour de remorquage.

Vingt-quatre heures passent vite à ces démarches. S'il y avait à la Bouille un poste de marine supplémentaire à la hauteur des postes d'amarrage, poste qui pourrait communiquer par téléphone avec les différents bureaux de Rouen, les marinières pourraient téléphoner immédiatement d'une part pour se faire inscrire, d'autre part

pour obtenir les remorqueurs utiles, tous gagneraient vingt-quatre heures, et ce seraient les bateaux vingt-quatre heures plus tôt à Paris.

Il y a là une méthode que je me permets de signaler à M. le ministre, qui a bien voulu nous dire qu'il sera heureux de toutes les collaborations qu'on pourra lui apporter. Il me pardonnera donc d'être monté à cette tribune pour lui soumettre les quelques points que je viens de traiter. J'espère qu'il pourra tirer profit des observations que nous avons développées et qu'il pourra, aussi bien pour le département de la Seine que pour tous les départements, apporter toutes les améliorations que nous demandons. Nous avons confiance qu'il fera ainsi tout ce qu'il pourra pour améliorer la situation déplorable faite au pays en ce qui concerne l'approvisionnement des charbons. *(Très bien ! très bien ! et applaudissements.)*

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

M. Chapuis. Messieurs, je voudrais, au nom de mon collègue, M. de Langenhagen, actuellement retenu par la maladie, et au mien, parler du département de Meurthe-et-Moselle, auquel M. le ministre nous annonçait qu'il envoyait une rame de wagons de houille pour la ville de Nancy.

La situation du département est des plus intéressantes, elle l'est au moins au même titre que celle de tous les autres départements de France.

M. T. Steeg. Elle est deux fois plus intéressante.

M. Chapuis. Messieurs, nous estimons qu'il est indispensable de faire pour nous un effort plus considérable que celui qui a été fait. M. le ministre m'annonçait, tout à l'heure, qu'il se proposait de nous envoyer deux rames nouvelles de wagons de charbon du Tréport. Je l'en remercie, mais il est une autre mesure qu'il conviendrait de prendre pour notre département.

La commission de répartition des combustibles, dans sa séance du 30 mars 1916, a constitué pour chaque bassin minier une zone de desserte: notre département est classé dans la première zone, qui doit se fournir de charbon dans le Pas-de-Calais. La chose n'est souvent pas possible, et c'est pour quoi nous demandons qu'on veuille bien revenir sur cette décision et nous permettre de recevoir une partie de notre fourniture du bassin minier de la Bourgogne. De cette façon, nous obtiendrions plus rapidement ce qui nous est indispensable et pour notre industrie et pour les particuliers.

Notre industrie, en effet, est obligée aujourd'hui de prendre et d'accepter du charbon anglais pour les trois quarts quand ce n'est pas pour les quatre cinquièmes de ses besoins. Les conditions de prix étant différentes, vous voyez que les conditions de travail sont également différentes pour nos usiniers qui, en grand nombre, travaillent actuellement sous les obus. *(Très bien ! très bien !)*

J'attire donc l'attention bienveillante de M. le ministre sur la situation qui est faite à nos départements-frontière.

Je lui rends hommage pour l'effort qu'il fait: je suis de ceux qui pensent qu'il faut savoir rendre à César ce qui appartient à César. *(Très bien ! très bien !)* Aujourd'hui, il se promet de faire un effort plus considérable, et cela lui sera facile, que celui qui a été fait antérieurement. *(Très bien ! très bien ! et applaudissements.)*

M. Millès-Lacroix. Ses prédécesseurs faisaient les mêmes promesses.

M. Chapuis. Nous comptons sur lui et nous espérons qu'il voudra bien apporter à cette crise du charbon toute l'attention né-

cessaire. Nous ne doutons pas de sa vigilance, nous ne doutons pas de son patriotisme, et nous sommes assurés qu'avec sa volonté de travail, avec la collaboration d'hommes d'énergie comme M. Clavelle, il obtiendra des résultats dès que la climatologie sera devenue plus clémente et qu'il pourra disposer de tous les moyens de transport. Souhaitons que cela arrive bientôt.

La lune avance: espérons qu'elle amènera, à son déclin et au bout de quelque temps, la liberté des canaux et la liberté de la Seine. *(Vifs applaudissements.)*

M. Gaudin de Villaine. Je demande la parole.

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

M. Gaudin de Villaine. Je compte sur l'obligeance du Sénat pour m'accorder quelques courts moments d'attention. Je pense que le problème n'est pas encore résolu et sauf pour ceux qui sont sûrs de trouver en rentrant chez eux le charbon nécessaire, la question reste angoissante.

Je ne comptais pas intervenir dans cette discussion, je me suis inscrit au dernier moment parce que j'ai constaté que quelques détails essentiels qui devaient être portés à cette tribune ne l'ont pas été.

Je prie donc le Sénat de m'excuser si j'aborde la discussion un peu à bâtons rompus, mais ce que je veux dire sera dit.

Il est certain que Paris et que la France en ont assez de l'incurie gouvernementale.

M. Peytral. C'est très vrai !

M. Gaudin de Villaine. Paris et la France en ont assez de souffrir de l'avidité criminelle de quelques-uns et de toujours entendre des promesses pour le lendemain et des aveux d'impuissance pour la veille; j'ajoute que le plaidoyer très naturel de l'honorable M. Herriot que nous avons entendu hier est le plus terrible réquisitoire qui ait été prononcé contre ses prédécesseurs, plaidoyer très justifié d'ailleurs, car personne ici ne rend le sympathique ministre actuel responsable de la situation.

Messieurs, si, de l'autre côté de l'Atlantique, vous avez des rois, le roi de l'acier, le roi des chemins de fer, le roi des pétroles, nous avons, chez nous aussi, des rois, les roitelets du sucre, du caoutchouc, du charbon et d'autres éléments indispensables à la consommation pour la défense nationale.

J'ai suivi, hier, avec un grand intérêt, la discussion des interpellations, et aujourd'hui aussi. A côté d'observations très intéressantes apportées par quelques-uns de nos collègues, il est certain que la discussion est restée un peu dans la généralité, sans sanctions. Les interpellateurs ont apporté à la tribune leurs très légitimes doléances, puis M. le ministre a fait entendre un plaidoyer qui demandait confiance et nous assurait de toute sa bonne volonté.

De cette bonne volonté, messieurs, personne ne doute ici. Mais est-ce absolument suffisant ?

Tout à l'heure, le Sénat va voter un ordre du jour, dont je ne connais pas le texte; mais il n'y aura pas demain un sac de charbon de plus aux foyers des pauvres de Paris. *(Mouvements divers.)*

Il y a peut-être un argument qui n'a pas été placé dans le débat et que je trouve d'une certaine valeur. Je veux parler de la spéculation et des accaparements. Voici les réflexions que m'ont suggérées les discours des différents orateurs qui m'ont précédé à cette tribune.

D'abord M. Sembat a dit, entre autres excuses, que si le charbon était déficitaire, c'est qu'un grand nombre de bateaux charbonniers avaient été coulés par les sous-marins

allemands. Cette thèse fut reprise plus tard par M. Herriot, dans une réunion au ministère des travaux publics.

Il a même ajouté que, si l'on n'avait pas ébruité ces faits, c'était pour ne pas jeter l'inquiétude dans le public. C'est toujours le même système: ne rien dire. Et quand l'opinion publique se trouve en présence des réalités, elle n'en est que plus émue.

Or, il y a huit jours, jeudi dernier, à cette tribune, l'honorable ministre de la marine, M. l'amiral Lacaze, disait que, pendant les onze derniers mois, sur 51 millions de tonnes de marchandises à l'exportation, 273.000 seulement avaient été coulées. Donc, sur deux millions de tonnes de charbon promises par mois par l'Angleterre, ce serait, même en forçant les chiffres, de 150.000 à 160.000 tonnes qui, de septembre à janvier, auraient été perdues du fait des sous-marins et des mines.

M. Aimond. Il ne faudrait pas raisonner sur des moyennes, parce que la fin de l'année a été très dure.

M. Peytral. Le mois de janvier a été encore plus dur que le mois précédent.

M. Eugène Lintilhac. Il est, d'ailleurs, que, relativement à ces insuffisances et à d'autres, l'explication par les torpillages est aussi commode que forcée, pour les besoins de la cause et, heureusement, en fait !

M. Gaudin de Villaine. Les divers membres du Gouvernement devraient cependant se mettre d'accord sur ce point.

En ce qui concerne l'insuffisance des moyens de transport, comment se fait-il qu'il y a quatre mois, c'est-à-dire bien avant les surprises climatiques, on comptait, à Rouen et aux environs, 1.500 péniches pleines de charbon ?

Je lis, à ce propos, dans le *Journal de Rouen* d'avant-hier:

« Il y avait, en novembre dernier, tant dans le port que dans les garages d'amont, 1.250 bateaux fluviaux chargés; ce chiffre monta, en décembre, à 1.325. Il ne serait plus maintenant que de 972 péniches et 13 chalands, dont plus de 600 de charbon. Les 180.000 à 200.000 tonnes de charbon chargées dans ces péniches et chalands représentent, dit-on, environ la moitié du stock de combustible actuellement dans ce port. »

Cependant, à Rouen comme ailleurs, ajoute ce journal, on éprouve quelque difficulté à se procurer du charbon. Dans le quartier Saint-Hilaire, des incidents se sont produits hier devant les boutiques de détaillants qui déclaraient ne pouvoir répondre aux demandes de leurs clients.

Il y a bien là un indice d'accaparement.

Du reste, l'honorable M. Clemenceau — qui n'a pas une sympathie immodérée pour le ministère, mais qui dit des choses exactes — écrit, ce matin, dans son journal: « La crise du charbon, quand le carreau des mines et les quais de certains ports, à brève distance de Paris, regorgent du précieux combustible, voilà ce qui paraît plus clairement que certaines constatations de stratégie, trop incompatibles avec l'esprit de prévoyance dont se vante le Gouvernement. »

Pour moi, il n'y a pas là seulement un manque de prévoyance gouvernementale, mais encore, un excès de prévoyance industrielle.

Je voudrais formuler une autre observation, que je me suis permis de faire, en écoutant les interpellateurs: il y a de la spéculation d'un côté et de la lésinerie de l'autre.

Pendant que les malheureux souffrent du froid — surtout les petits rentiers, parce qu'ils ne sont pas secourus économiquement — il est certain que les palais nationaux, les ministères, les grandes administrations, tous ces monuments sont chauffés

blanc. J'ajouterai même que, jusqu'à ces derniers jours, paraît-il, tous les lieux de plaisir et de débauche étaient dans le même cas.

A ce sujet, un grand journal du matin écrivait hier :

« Un de nos confrères a voulu s'assurer que nos ronds-de-cuir de tous ordres étaient à l'abri du gel, et dans toutes les dépendances de l'Etat ou de la Ville, de l'escalier au bureau en passant par l'antichambre, il a constaté une température dont pourraient s'accommoder les fils du désert.

« Allez donc faire un tour à la caisse des dépôts et consignations, m'écrivit un lecteur, et vous jugerez combien de tonnes de charbon pourraient être distribuées aux malheureux. »

Voilà pour la gabegie. Voyons la lésinerie.

J'ai adressé dernièrement une question au ministre compétent pour demander pourquoi certains amphithéâtres de la Sorbonne n'étaient pas chauffés. On m'a dit que le fait était exact, mais sans m'en indiquer la cause.

Voici une lettre écrite par un professeur de lycée de Paris qui m'a l'air d'exprimer la mentalité de ses collègues et des élèves, qui ne sont pas du tout satisfaits :

« Tandis que la ville de Paris faisait le nécessaire pour mettre ses élèves à l'abri du froid, l'autorité académique ne faisait rien, ou plutôt elle ne s'en faisait pas. Le ministère s'en faisait moins encore, à tel point qu'il est à croire que M. Painlevé, son inspecteur général des économats, M. Port, ancien professeur de 9^e au petit collège de Saint-Nazaire, et le docteur M. Pécaux, son chef de cabinet, désiraient transformer nos potaches en frigo à la sauce socialiste indépendante : dans les classes de certains lycées parisiens, en effet, le thermomètre élève à peine à 8 degrés sa petite âme tubulaire vers le ciel.

« Ces messieurs laissèrent pleins pouvoirs à leurs subordonnés les proviseurs, dont quelques-uns, incapables de différencier un radiateur d'une salamandre, ne surent pas faire leurs provisions en temps voulu. De plus, un grand nombre de ces administrateurs, dont les appartements sont déjà chauffés par les appareils de leur lycée, s'octroient du charbon pris sur la réserve de leur établissement.

« Pourquoi MM. Painlevé, Port et Pécaux out-ils fermé les yeux sur ces agissements anti-réglementaires et indéliçats ?

« M. Port ne pourrait-il faire effort pour connaître les lycées aussi bien que les grands cercles des boulevards, et supprimer le chauffage des couloirs, escaliers et antichambres des fonctionnaires, afin que le régime ne soit pas de faveur pour les uns et de rigueur pour les autres, et les élèves ne demanderaient plus à leurs professeurs qu'ils fassent la classe dans les escaliers du proviseur. »

La lettre est signée d'un professeur, avec cette mention : « lycée Louis-le-Grand, réclamation collective des professeurs ; Janson, Montaigne, Carnot, réclamations partielles, car deux classes sur dix sont à peu près chauffées. »

M. Vieu. Dans les tranchées, les soldats sont encore bien moins chauffés.

M. Gaudin de Villaine. Laissons ce sujet de côté, car nous avons tous des enfants dans les tranchées.

Traitant la question des charbons, je constate simplement que, tandis que l'on se chauffe outrageusement dans certains milieux, je ne dirai pas parlementaires, mais gouvernementaux, les lycées manquent de charbon. (C'est vrai !)

A propos de la taxation des charbons, la question a été portée à la tribune, et je

voudrais me contenter de soumettre à M. le ministre une réflexion et une question.

La réflexion, c'est que M. Sembat ayant taxé le charbon à l'importation, si celui-ci n'avait été apporté que par des bâtiments français, cette taxation aurait pu avoir une utilité ; mais les vapeurs étrangers, n'ayant aucune raison pour céder leur cargaison au prix taxé, poursuivirent leur route ou n'apportèrent plus de charbon, de sorte qu'en fait, la taxation n'eut d'autre effet que de détourner de France une notable quantité de charbon livré à des puissances le payant mieux, par suite, de supprimer toute concurrence aux marchands de charbon français.

L'honorable M. Herriot a ainsi l'explication des déchets mensuels de charbon venant d'Angleterre.

Voici maintenant la question que je veux poser à M. le ministre, parce que vraiment elle vaut la peine d'attirer son attention.

M. Sembat a présenté à la Chambre un projet de loi sur la taxation du charbon domestique, le 15 septembre 1916. Ce projet a été rapporté, le 24 octobre, par M. Durafour, au nom de la commission des mines, et voté le 24 octobre 1916.

Comment se fait-il qu'alors que ce vote n'a pas été ratifié par le Sénat, certains préfets, tels que ceux de Dijon, d'Orléans, de Clermont-Ferrand, se soient permis, par des arrêtés illégaux, puis-que prématurés, de l'appliquer en instituant des offices départementaux qui, depuis plusieurs mois, règlent arbitrairement toutes ventes de charbons dans leurs départements respectifs ?

Que devient le pouvoir central ?

C'est toujours l'incohérence et l'anarchie. (Mouvements divers.)

Je voudrais maintenant faire passer sous les yeux du ministre quelques incohérences qui expliquent la situation actuelle. En particulier une première incohérence, purement morale, m'a été signalée par un administrateur de la compagnie du Nord qui m'écrivait, il y a quelques jours :

« Nous répondrions de tout en ce qui concerne l'approvisionnement en charbon de Paris, si le Gouvernement voulait bien nous laisser tranquilles et ne pas tout brouiller en ordonnant à tort et à travers. » (Protestations à gauche.) Ordre, contre-ordre, désordre.

M. Peytral. C'est un administrateur qui écrit cela ?

M. Gaudin de Villaine. Je ne suis pas ici pour citer des noms.

M. Peytral. Il faudrait cependant pouvoir contrôler de telles assertions.

M. Eugène Lintilhac. C'est le refrain qui est intéressant.

M. Gaudin de Villaine. Autre fait : il y a trois jours, en gare de Pontauboult, dans mon département, stationnait un train de charbon. Savez-vous d'où il venait ? Il venait de Bruay ! Comment est-il possible, alors que les mines de Bruay sont chargées d'alimenter Paris et la région de l'Est, que leurs produits viennent en Normandie concurrencer les charbons anglais dans nos ports ?

Je ne m'en plains pas comme représentant de l'Ouest, parce que, malgré tout, nous manquons de combustible.

M. le ministre. Si vous ne voulez pas de ce charbon, d'autres le prendront.

M. Gaudin de Villaine. Je ne discute pas ce point ; je suis très heureux de cet envoi ; mais je m'étonne de voir un train venant de Bruay dans une gare de la Manche.

M. le ministre. C'est par un sentiment de

justice que nous tentons de donner un peu de charbon français à toutes les parties du territoire. Si l'on ne fournissait que du charbon anglais dans un département, son prix resterait plus élevé. L'envoi du charbon français est destiné à abaisser le prix de ce charbon importé. C'est un service que nous voulons vous rendre. Si vous le refusez, nous trouverons facilement preneur,

M. Paul Doumer. Le prix moyen entre le charbon anglais et le charbon français peut être établi.

M. le ministre. C'est la question de la péréquation. J'en parlerai.

M. Gaudin de Villaine. Je proteste simplement parce qu'hier vous nous avez dit que le charbon du Nord était destiné au ravitaillement de Paris et de l'Est.

Je vais maintenant vous citer un exemple de l'embarras de la circulation. Nous sortons un instant de la question du charbon, mais nous y reviendrons naturellement.

Il y a quelques semaines, un industriel du Nord, fabricant d'alcool, — bien en cour, naturellement, — se plaignait de manquer de sucre. Immédiatement, on a dirigé vers son usine plusieurs trains de sucre, expédiés de Marseille. C'est un employé de la gare du Nord qui m'a exprimé sa surprise, en disant que la présence de ces trains avait embarrasé le trafic pendant plusieurs jours.

Mais parlons d'une autre question plus intéressante, et qui est solidaire de celle du charbon : je veux dire du pétrole.

Vous savez tous que le pétrole rend de grands services dans les petits ménages, lorsque le charbon manque. Vous savez aussi qu'il fait aujourd'hui défaut à Paris, puisque presque tous les épiciers n'en accordent qu'un demi-litre.

J'ai constaté, il y a dix jours, dans une grande société de crédit de Paris, que l'on encaissait, au compte d'un seul industriel expéditeur de pétrole de Paris, un chèque de 60,000 francs à destination de Bâle.

D'un autre côté, depuis quelques mois, le Gouvernement autorise de nouveau le passage de nos pétroles dans les pays neutres de façon exagérée. On m'a affirmé que, chaque mois, on envoyait pour un million de pétrole de Dunkerque dans les pays scandinaves. Vraiment, malgré notre désir d'être utiles aux neutres, il serait peut-être temps de diminuer de pareils envois.

(M. le ministre fait un signe de dénégation.)

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que j'ai constaté la présence des chèques dans une société de crédit. Ce n'est pas une invention ; ce sont des faits.

Enfin, messieurs, je voudrais dire un mot de la péréquation. On se souvient que les mines françaises s'étaient engagées à fournir du charbon à 40 fr. la tonne, pris sur le carreau. D'un autre côté, le charbon anglais revenait, en moyenne, à 130 fr. tous frais payés. M. Sembat imagina la péréquation pour obtenir, par le mélange des charbons français et anglais dans les livraisons, le prix moyen de 85 fr. Or, je demande à M. le ministre si les mines de Bruay, qui ont été si largement favorisées par l'Etat au point de vue des effectifs, n'ont pas été invitées à favoriser, dans les répartitions, certaine maison de vente qui, de ce chef, a majoré colossalement ses bénéfices.

Je prie M. le ministre de faire une enquête sur ce point. En descendant de la tribune, je lui donnerai le nom de la maison.

M. le ministre. Je le connais !

M. Gaudin de Villaine. Je demande également une enquête des livraisons sur cinq maisons présumées être les facteurs principaux, par leurs agissements, de la crise actuelle du charbon dont souffre Paris

et sa banlieue, et, en général, sur l'attitude du groupement charbonnier.

Là encore, je ne veux pas citer de noms, mais, en descendant de la tribune, je les remettrai à M. le ministre aux fins d'enquête.

Je laisse mes collègues libres de tirer de cette intervention la conclusion qu'ils voudront, je ne proposerai naturellement aucune solution, mais je crois qu'à l'égard des intermédiaires, sur lesquels j'ai voulu attirer l'attention du Gouvernement, il y aurait quelque chose à faire. Si le Sénat veut faire œuvre utile, s'il veut obtenir un résultat tangible, il doit demander la constitution d'une commission d'enquête pour rechercher les responsables.

Il est certain qu'à la fin de cette discussion, on présentera un ordre du jour quelconque. Mais cet ordre du jour ne sera qu'un chiffon de papier, un geste inutile et sans sanction, autrement dit, une abdication parlementaire. Si vous vous en tenez à un ordre du jour, malgré la bonne volonté du ministre, nous nous trouverons dans une telle situation, que la population pauvre de Paris et de la France n'en retirera aucune satisfaction. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur divers bancs.*)

M. Gaston Menier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gaston Menier.

M. Gaston Menier. Messieurs, quand l'honorable M. Chapuis était à la tribune, j'avais demandé la parole pour déclarer que, représentant de Seine-et-Marne, je m'inclinai devant lui, représentant le département si éprouvé de Meurthe-et-Moselle, dont nous admirons l'angoissante situation, et lui dire que, en raison des besoins urgents de la ville de Nancy, bombardée et héroïque, nos populations, pourtant bien éprouvées, elles aussi, par ce dur hiver, accepteraient, malgré tout, qu'un train de charbon destiné à leurs besoins fût dérouté exceptionnellement à leur profit.

En effet, M. le ministre des travaux publics nous a déclaré, hier, dans la discussion, qu'il avait dû dérouter vers Nancy un train destiné au département de Seine-et-Marne à cause de la situation critique de Nancy.

Je considère que, dans l'espèce, le représentant de la ville de Nancy a raison de défendre les intérêts de la population si éprouvée de cette ville, aux souffrances morales de laquelle nous prenons tous une très grande part. Mais alors, je demanderai à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien considérer dans ce train dérouté un prêt qui nous sera rendu.

Au nom des populations de Seine-et-Marne, qui l'attendaient impatiemment, je demande donc qu'un nouveau train de charbon leur soit envoyé le plus tôt possible. Je ne veux pas établir de parallèle entre le département de Seine-et-Marne et les autres ; tous sont intéressants, on peut le dire, à des titres analogues dans cette fâcheuse crise du charbon ; mais je tiens à dire que le département de Seine-et-Marne a besoin de charbon non seulement pour les nécessités domestiques, mais encore pour le batage de ses récoltes. Notre département est, en effet, un département essentiellement agricole qui fournit une très grande quantité des produits d'alimentation nécessaires à la guerre. Par conséquent, on peut vraiment dire que l'agriculteur de Seine-et-Marne, qu'il batte des blés ou des avoines, ou encore qu'il distille de l'alcool, est véritablement un usinier de guerre dans toute l'acceptation du mot, et qu'il assure ainsi l'œuvre de la défense nationale. Il importe de considérer cette situation un peu spéciale.

Je prends donc la liberté d'attirer sur ce point l'attention de M. le ministre pour que ce déroutage, qui a été effectué en faveur des habitants si intéressants de Meurthe-et-Moselle, ne soit pas compté comme une attribution déjà faite au département de Seine-et-Marne et que le retard qui en résultera soit de suite réparé.

M. le ministre. Je vous ai déjà attribué une péniche.

M. Gaston Menier. Bien, mais il nous faudra alors attendre le dégel ! Rendez-nous un train ce sera plus sûr.

Mon collègue M. Lugol, député de Seine-et-Marne, ayant interpellé M. le ministre à la Chambre au sujet de la crise du charbon, je considère que le débat est épuisé en ce qui concerne mon département ; je ne me suis donc pas joint à l'interpellation actuelle. Je me borne à intervenir, à propos d'un fait particulier qui m'a été révélé par la discussion d'hier et j'attire l'attention de M. le ministre sur cette situation si intéressante, le remerciant à l'avance de ce qu'il pourra faire pour parer à cette insuffisance que j'espère momentanée. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bienvenu Martin. Je demande la parole.

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

M. Bienvenu Martin. Je désire présenter à M. le ministre des travaux publics quelques brèves observations.

Je n'exposerai point ici la situation du département que j'ai l'honneur de représenter ; la crise du charbon s'y fait vivement sentir comme partout. Ce qui a été dit de certaines régions peut s'appliquer non seulement à l'Yonne, mais aussi, je crois, à la France entière. Je ne veux donc pas entrer, à la fin de ce long débat, dans le détail des difficultés particulières que nous éprouvons.

Je dirai un mot de la répartition du charbon.

Le ministère nous a demandé de créer un office départemental. Cela a été fait, mais cette création a entraîné diverses conséquences, en particulier la fixation d'un contingent mensuel assigné à chaque département. On a évalué nos besoins probables et on nous a dit : « Cette quantité qui représente votre consommation vous sera fournie un quart en charbon français et trois-quarts en charbon anglais ».

Je ferai remarquer tout d'abord que ce contingent a été établi sur des données incomplètes et qu'il est manifestement insuffisant ; j'ai ajouté que la proportion de charbon français qui nous a été attribuée est beaucoup trop faible ; si nous demandons instamment qu'elle soit augmentée, c'est d'abord parce que le charbon français coûte moins cher que le charbon anglais ; c'est aussi et surtout parce que le charbon français arrive — plus ou moins régulièrement — tandis que le charbon anglais n'arrive presque jamais, quelles que soient les démarches faites pour en préparer l'expédition.

J'ajouterai que, dans cette question si difficile de la répartition en charbon, il serait juste de faire un traitement moins inégal aux diverses régions de la France et d'éviter que certaines d'entre elles ne soient favorisées au détriment des autres.

Il y a des départements qui sont approvisionnés d'un tiers de charbon français, quelques-uns même de la moitié de leur contingent...

M. Peytral. Et d'autres auxquels on n'en donne pas du tout !

M. Bienvenu Martin. ... tandis que d'au-

tres n'en reçoivent qu'un quart ou même moins.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics, dont je connais le zèle et dont j'apprécie les efforts si vaillants, de vouloir bien rétablir un peu d'égalité entre les divers départements.

Un dernier point. La création de l'office départemental doit avoir pour conséquence également la péréquation des prix par l'établissement d'un prix moyen entre le charbon français et le charbon anglais.

Là encore, nous trouvons des inégalités.

Il y a des départements où la péréquation a été établie, d'autres où elle n'existe pas, bien qu'ils soient pourvus d'offices départementaux.

Il en résulte des répercussions fâcheuses au point de vue industriel et commercial.

Il y a des industries pour lesquelles la péréquation est très lourde, je dirais volontiers écrasante ; ce sont celles qui fabriquent des produits dont le prix de revient est fortement influencé par le coût du charbon ; je citerai par exemple les usines fabriquant la chaux et le ciment qui ne peuvent supporter de gros frais en combustible.

Je prierai M. le ministre des travaux publics d'examiner la situation très fâcheuse faite à ces industries qui ne pourront que difficilement lutter contre la concurrence d'usines similaires des départements voisins qui n'ont pas à subir la taxe de péréquation.

Il ne paraît pas impossible de trouver une combinaison qui permette à ces industriels de vivre, ne serait-ce, par exemple, qu'en faisant sortir du contingent soumis à la péréquation, le charbon qui leur est destiné.

Voilà les points sur lesquels je prends la liberté d'appeler l'attention bienveillante de M. le ministre des travaux publics.

Je les recommande d'autant plus à son examen, qu'en les signalant, je ne me suis pas placé à un point de vue purement régional mais au point de vue général, car la question intéresse la France tout entière. (*Applaudissements.*)

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

M. Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement. Je resterai le moins longtemps possible à cette tribune, car je n'ai en aucune façon l'intention de reprendre la longue discussion que j'ai eu l'honneur de soutenir, hier, devant le Sénat. Je veux simplement relever, dans les interpellations qui m'ont été adressées aujourd'hui, les quelques observations nouvelles auxquelles je n'avais pu répondre. Je vais les reprendre rapidement ; j'y répondrai sous une forme aussi sommaire, aussi précise que possible, par égard pour mes honorables collègues.

Tout d'abord, M. Barbier m'a posé une question qui, hier, n'avait pas été abordée et qui est souvent discutée dans l'opinion publique. Il m'a dit : « Vous êtes embarrassé pour faire parvenir du charbon français autant que vous le voudriez. Pourquoi ne procédez-vous pas à des réductions de trains de voyageurs ? Pourquoi ne reprenez-vous pas l'horaire de mobilisation ? Pourquoi n'installez-vous pas des trains-navette entre les ports, les mines et les points à desservir ? »

Telle est la première question de M. Barbier. Elle est importante et j'y dois répondre parce que je me trouve souvent en face de cette interrogation.

Je suis entré, monsieur Barbier, dans la voie que vous indiquez. Nous avons procédé à des suppressions de trains de voyageurs. Au ministère des travaux publics, depuis un mois et demi, depuis que M. Cla-

veille et moi nous sommes là, tous les matins, nous avons une conférence où se réunissent avec nous les représentants des grands réseaux français et les chefs des services qui travaillent en connexion avec les réseaux français. C'est une méthode essentiellement industrielle et commerciale. Nous faisons comme le chef d'établissement qui, le matin, avant de commencer sa journée, réunit ses directeurs de services et leur dit : « Où en sommes-nous ? Que pouvons-nous faire ? Quelle est la situation d'hier soir ? Comment pouvons-nous organiser le travail d'aujourd'hui et celui de demain ? » (*Très bien ! très bien ! sur tous les bancs.*)

M. Gaston Menier. C'est une très bonne méthode de travail !

M. le ministre. C'est ainsi que sans à-coups s'opère le travail, car il serait aussi dangereux de travailler par à-coups que de ne pas travailler du tout. Nous essaierons, par ce procédé et par certains autres, de résoudre la crise des transports. Si nous avons les délais suffisants, nous y arriverons, car il n'y a pas de situation qu'on ne maîtrise avec de la volonté et une persévérance quotidienne en agissant toujours dans la même direction. Chaque jour donc, M. Claveille et moi, soit à la conférence technique organisée par lui, soit dans nos entretiens particuliers, nous étudions les suppressions et réductions possibles de trains de voyageurs.

Voici, à cet égard, quelques exemples. Les suppressions de trains de voyageurs réalisées ces temps derniers, sur le réseau du Nord, ont permis d'obtenir une réduction du parcours kilométrique journalier s'élevant à 474 kilomètres à la date du 11 octobre 1916, 444 kilomètres à la date du 5 janvier 1917, 4,240 kilomètres à la date du 1^{er} février 1917, soit 5,158 kilomètres au total. Vous voyez la progression dans la réduction. De sorte que le parcours kilométrique journalier, sur les lignes du réseau actuellement exploitées, est passé de 15,674 kilomètres, à la date du 10 octobre 1916 à 10,516 kilomètres, à la date du 1^{er} février 1917.

Le réseau du Nord a donc subi une réduction de 5,153 kilomètres par jour depuis le 10 octobre, chiffre très voisin de 33 p. 100. On a libéré ainsi, au 11 octobre 1916, 15 agents et 4 machines, au 5 janvier 1917, 12 agents et 2 machines ; au 1^{er} février, 40 agents et 18 machines, soit, ensemble : 67 agents et 24 machines ; ce qui représente une économie de combustible de 103 tonnes par jour environ. Sur d'autres réseaux, nous avons de même opéré des réductions.

Et, lorsque j'ai dit à mon collaborateur M. Claveille, avec qui je travaille en parallèle constamment : « Pourquoi ne repré- nous pas l'horaire de mobilisation ?... » il m'a démontré, chiffres en mains, que les réductions que nous avons opérées abaissent le chiffre des trains au-dessous de l'horaire du régime de la mobilisation. Je ne puis contester un avis aussi autorisé.

M. Hervey. Vous n'aviez pas de rapides.

M. le ministre. Sur tous les réseaux encombrés, nous supprimons les rapides. En matière économique, comme je le disais tout à l'heure, il ne faut pas improviser. Nous n'avons aucune raison de gêner le public, le jour où il ne doit pas être gêné. (*Très bien !*)

Il ne faut pas oublier que ce n'est pas de wagons de voyageurs que nous avons besoin ; nous avons à transporter des blessés, des permissionnaires, des malades ; nous avons à satisfaire aux besoins du commerce et des affaires, dont beaucoup sont relatives à la défense nationale.

Sur le Nord, dont on parlait tout à l'heure à propos d'un administrateur qui se

plaindrait du Gouvernement, des mesures rigoureuses s'imposaient : nous les avons prises. Remarque, d'ailleurs, que, malgré les faits douloureux signalés hier par moi-même, le total des transports assurés par ce réseau, privé par l'invasion de la moitié de ses lignes (et des meilleures), privé du tiers de son personnel, dépasse le total du trafic qu'il assure en temps de paix sur la totalité de la région qu'il dessert, avec l'ensemble de ses moyens. Des lignes secondaires en temps de paix ont dû être transformées, du fait de la guerre, en lignes essentielles ; elles ne pouvaient comprendre les dépenses employées contre le froid sur les lignes normales et notamment les remises de machines. Nous soulageons ce réseau, qui a été vraiment héroïque, en lui évitant les surcharges inutiles.

M. Hervey. Et la ligne le Havre-Paris ?

M. le ministre. C'est une autre affaire. Prenons, si vous le voulez, Rouen-Paris, c'est une ligne qui nous donne toute satisfaction. Le 11 janvier 1917, des ordres ont été donnés à Rouen pour que, sans compter ce qui pouvait être fourni sur la rive droite, un minimum de 7,000 tonnes de matériel roulant fût chaque jour fourni sur la rive gauche pour être chargé en charbon. Je vous dirai même que j'ai plus de tonnage à mettre à la disposition du commerce sur cette ligne que le commerce n'en peut utiliser. Ainsi, le 7 février, à Rouen, le commerce a laissé 420 tonnes vides. C'est là un avantage qui ne durera pas, mais que je compte utiliser pour l'adduction des pétroles. Le ministère des travaux publics doit être, en effet, conduit comme une affaire industrielle ; nous devons suivre les variations des besoins. (*Très bien !*) Notre grand service doit se défaire des conceptions trop géométriques, trop fixes, trop inertes.

M. Léon Barbier. Agissez en commerçant !

M. le ministre. Agir industriellement sur un grand réseau, c'est, jour par jour, surveiller l'institution, donner des ordres conformes aux circonstances. C'est ainsi que nous sortirons, je l'espère, de la crise des transports et, par suite, en même temps, de la crise du charbon.

Pour les trains-navette dont vous avez parlé, monsieur Barbier, il est parfaitement exact que nous avons organisé un certain nombre pour amener rapidement du charbon d'importation sur les grands centres, mais le système du train-navette ne peut pas être généralisé sans inconvénients, parce que le train-navette doit revenir très rapidement à vide. Si nous généralisons ce système, il comporterait une mauvaise utilisation du matériel.

Le mieux, pour servir les communes de la banlieue, est d'amener vite le charbon à Paris et d'y opérer un déchargement rapide pour accélérer la rotation des wagons. En plus, nous avons cherché à faire desservir directement par camions automobiles les communes de la Seine et de Seine-et-Oise dont les besoins étaient les plus pressants. Comme exemple de ce procédé, je cite le fait que, le 7 février, nous avons envoyé 25 camions à Saint-Maur, 10 à Choisy-le-Roi, 10 à Asnières, 15 à Saint-Denis, etc., en tout 140 camions.

Voilà ma réponse sommaire à cette question, qui mériterait d'être longuement discutée.

M. Léon Barbier. Il faudrait augmenter le nombre des trains-navette qui viennent à Paris. Il n'y en a que quatre !

M. le ministre. Ce n'est pas tout à fait exact ; si je prends les chiffres du 7 février, je vois que nous avons livré au groupement de la Seine 2,510 tonnes ; mais nous avons

encore livré à la Seine (divers) 230 tonnes, plus 900 tonnes au gaz de Paris et 983 tonnes au gaz de banlieue.

Il est vrai que, le même jour, pour 27 trains évacués, nous avons 28 trains en souffrance. Le 6, nous avions 26 trains évacués et 23 trains en souffrance. Le 4 février, par suite de la gelée, il nous restait plus de 100 trains en garage que nous ne pouvions reprendre, faute de machines.

Ces incidents tiennent aux causes que je vous ai révélées hier.

En résumé, nous spécialisons le plus possible, comme vous l'avez dit. Mais nous ne pouvons pas cependant multiplier ce système des trains spécialisés et des trains-navettes jusqu'à l'appliquer à toutes les communes ; cela comporterait une immobilisation de matériel que vous-même n'avez pas désirée. Et nous n'avons pas, au moins sur le Nord, tous les trains dont nous aurions besoin.

On a cru que la guerre se terminerait plus tôt ; l'espérait tout au moins et on pensait qu'on pourrait ne faire les grandes réparations qu'après la paix.

M. Gaudin de Villaine. Il ne faut pas trop le dire.

M. le ministre. On me pose des questions, il faut bien que j'y réponde par l'exposé de la vérité.

M. Gaudin de Villaine. Les Allemands le savent.

M. le ministre. Il faut, en tout cas, pour améliorer notre situation, que nous réorganisions nos ateliers de réparation.

J'aborde maintenant une deuxième observation, qui ne m'a pas été faite hier et qui m'a été présentée aujourd'hui par M. Barbier.

M. Barbier me dit — et ceci dépend d'une idée à laquelle hier le Sénat paraissait justement attacher une grande importance, l'idée de la politique minière — qu'il y a des mines inexploitées, des mines de surface, qu'il faut exploiter.

C'est vrai, il est peut-être intéressant pour le Sénat que je lui donne sur ce sujet qui, souvent, donne lieu à des discussions bien vagues, certaines précisions qui poseront les données du problème. (*Très bien ! très bien !*)

Actuellement, il y a, en France, beaucoup de concessions inexploitées. Exactement, d'après l'enquête très rapide que j'ai fait faire, ces derniers temps, il y a, en France, un nombre total de concessions de mines égal à 1,460. Sur ce chiffre, 916 concessions sont inexploitées. Elles se répartissent comme suit :

Mines de combustible, 346 ;

Mines de fer, 231 ;

Mines métallurgiques, 309 ;

Mines de sel, 30. Nous aurons à parler prochainement de ces mines de sel.

Sur ce nombre total de 916 concessions inexploitées, 40, dont 25 mines de combustible, ont fait retour à l'Etat, à la suite de déchéances prononcées contre leurs propriétaires, ou par suite des résultats infructueux de l'adjudication.

Mon administration est tout à fait décidée à entrer dans la voie de l'amodiation ou de la cession des mines. Je déclare que je donnerai toutes facilités aux particuliers ou aux sociétés présentant des garanties.

Douze concessions de mines de combustible ont été remises en activité depuis le début des hostilités.

Par malheur, j'ai le regret de le dire, un certain nombre de ces concessions exploitées sont, en réalité, des concessions inexploitées. C'est ce qui se produit souvent. Il y a bien des légendes là-dessus.

J'ai eu la curiosité, pour renseigner le Sénat, de me reporter à la grande enquête

faite en 1900 sur les mines inexploitées. Cette enquête a porté sur 800 concessions environ. Dans toutes, les propriétaires ont été, à cette date, mis en demeure d'exploiter. 68 concessions ont été l'objet de déchéances; pour 30 d'entre elles l'arrêté de déchéance a été rapporté. Les 38 autres ont été mises en adjudication, 14 seulement ont trouvé preneurs, à des prix variant de 200 à 10,000 fr. Les propriétaires nouveaux ou anciens de ces 800 concessions inexploitées ont, d'ailleurs, presque partout abandonné l'entreprise, peu de temps après.

Je n'en dis pas plus long pour aujourd'hui, parce que M. Léon Barbier admettra très vite que ce n'est pas une solution pour la période présente. (*Très bien! très bien!*)

M. Henry Bérenger. Pour le bassin carbonifère de Meurthe-et-Moselle, monsieur le ministre, ces affirmations ne seraient pas exactes. Vous savez très bien que, si ce bassin avait été concédé huit ou dix ans avant la guerre, il aurait, pour une large part, pu suppléer au déficit de charbon dont nous souffrons. C'est un fait bien connu. Il ne faudrait pas dire au pays que ces concessions n'étaient pas exploitables, c'est une assertion que les fonctionnaires émettent trop souvent, parce qu'ils se sont opposés aux concessions, mais, en réalité, le grand bassin carbonifère de Meurthe-et-Moselle était d'une richesse telle, qu'il aurait permis d'assurer en grande partie au pays la défense nationale, en ce qui concerne le charbon, si l'on avait pris les dispositions gouvernementales et parlementaires en temps utile.

M. le ministre. Monsieur Bérenger, vous savez que je suis, sur ce point, tout à fait de votre avis. Seulement, il faut ici, comme pour toutes les questions, faire la part de la vérité et de la légende.

La vérité, c'est qu'il y a certainement des mines qui peuvent avoir un très grand rendement.

Tout récemment, je suis allé dans la région normande, et je suis convaincu qu'il y a là des ressources intéressantes pour un avenir prochain.

M. Aimond. Des mines de houille ?

M. le ministre. Oui, je veux parler du bassin de Litry. C'est au moins l'avis d'un homme dont le nom est spécialement respectable, M. Vogt de Niederbrük, le plus grand prospecteur minier, celui qui a découvert les gisements de potasse d'Alsace. Vous pensez bien que, quand j'entends un homme comme M. Vogt, que j'ai eu l'honneur de voir ces temps-ci, me demander de l'autoriser à faire des sondages, je suis disposé à lui accorder toutes les facilités possibles. Il semble qu'il y ait aussi de grandes ressources dans la région lyonnaise.

Mais tout le monde comprendra que, présentement, quand l'armée veut bien me donner des mineurs, j'ai tout intérêt à envoyer ces travailleurs dans les mines à grand rendement. C'est le retour des mineurs rappelés qui me permettra d'établir le programme supplémentaire dont je vous parlais hier, qui peut s'élever au chiffre de 500,000 tonnes par mois, suivant le rapport du comité des houillères de France. Voilà ma réponse sur le deuxième point.

M. Aimond. Là, nous sommes complètement d'accord.

M. le ministre. Je n'insisterai pas sur la question des réquisitions. Les préfets n'ont pas le droit de réquisitionner des marchandises en transit. J'ai dû le rappeler récemment à M. le préfet des Vosges, pour des charbons débarqués à Thaon et destinés aux usines de Danjoutin, qui travaillent pour la défense nationale. Ce serait trop simple, en effet, d'aller dans une gare et de

s'emparer d'un train. On l'a fait. Ce procédé est inadmissible.

M. Léon Barbier. Vous devriez bien faire une circulaire dans ce sens !

M. le ministre. Je n'ai pas de circulaire à faire, mon cher collègue, pour rappeler aux préfets qu'ils doivent appliquer la loi et qu'ils s'exposent à des sanctions, s'ils s'écartent de leurs attributions. (*Très bien!*)

En ce qui concerne les bateaux parisiens dont on a parlé, la Seine ne permettant, hélas ! actuellement, aucune navigation, nous ne pouvons qu'envisager l'avenir.

M. Léon Barbier. C'est un vœu à terme.

M. le ministre. Vous avez dit avec beaucoup de raison, monsieur Barbier, qu'il y aurait un parti à tirer de ces bateaux parisiens. Ils ont une force de traction de 80 à 100 tonnes chacun.

Avec M. Claveille, nous avons étudié la question, dans ces quelques jours relativement heureux où nous avions l'espérance de sauver Paris de la crise. Voici la solution qui nous a paru la meilleure. On ne peut pas espérer obtenir d'un bateau parisien des ressources en traction considérables. La vérité est qu'ils nous seront utiles en étant attelés — si j'ose dire — en tandem, derrière ou devant le remorqueur.

C'est notre projet. Lorsque — car il faudra bien que ce jour arrive — la Seine redeviendra navigable — ce qui sera un beau jour pour tout le monde, mais surtout pour le ministre des travaux publics (*Sourires approbatifs*) — nous essaierons bien vite ce que nous avons projeté de réaliser, c'est-à-dire que nous appliquerons les bateaux parisiens à augmenter la puissance de traction de nos remorqueurs.

M. Léon Barbier. Je vous remercie d'avoir déjà mis ce procédé en pratique.

M. Aimond. Que donneront-ils en puissance, ainsi accouplés ?

M. le ministre. Cela dépend de l'état des eaux.

M. Léon Barbier. L'expérience a démontré qu'un bateau parisien attelé en tandem pouvait remorquer une péniche supplémentaire.

M. le ministre. C'est beaucoup dire. Je ne veux pas discuter au fond, je veux simplement faire observer d'un mot à M. Barbier qu'en matière de navigation, il ne faut pas croire aux formules absolues. Suivant l'état de la Seine et la force du courant, il faut, pour remorquer les mêmes péniches de 300 tonnes, tantôt un petit remorqueur tantôt un grand, tantôt deux remorqueurs; par conséquent, on ne peut pas donner de formule stricte.

Je passe très vite, si le Sénat le veut bien, sur les questions de taxation, de péréquation et des offices départementaux.

M. Perchot. Cela fait l'objet d'un projet de loi voté par la Chambre.

M. le ministre. Ce projet est devant votre commission, et, sur cette question difficile, je me réserve pour la discussion qui s'instituera.

M. Gaudin de Villaine. Les intéressés attendent, aussi.

M. le ministre. Certes; cependant, monsieur Gaudin de Villaine, c'est souvent dans un intérêt de justice immédiate et pour des raisons tout à fait admissibles que l'on essaye de corriger le prix maximum du charbon anglais en le combinant à celui du charbon français, pour établir un prix moyen. Mais j'ai dit que je m'expliquerais plus tard sur le fond de la question, et je passe.

Je passe également sur tous les détails d'organisation dont a parlé M. Debierre: notre organisation charbonnière est compliquée, je le reconnais; les circonstances l'ont faite ainsi. Mais vous n'avez pas été tout à fait juste pour le compte spécial du chemin de fer de l'Etat, qui agit comme un régulateur fort intéressant. Il a rendu de grands services, bien qu'il n'ait pu satisfaire à toutes les demandes. On l'a accablé d'ordres d'expédition. Les ordres s'élevaient, au 1^{er} janvier, à 491,000 tonnes.

J'ai fini pour les observations d'ordre général. Je passe aux observations d'ordre régional.

M. Servant a parlé du département de la Vienne, dont la situation me préoccupe, à juste titre. Je me fais tenir au courant, dans la mesure du possible, des points critiques de chaque département. Je sais qu'à Poitiers, qu'à Châtelleraut, à Loudun, certaines questions méritent mon attention; je ferai le possible pour porter secours à ces villes. Mais je ne puis promettre plus que je ne puis tenir; je suis en relations directes avec leurs représentants, avec les préfets...

M. Servant. Je vous signalerai, monsieur le ministre, la boucherie frigorifique de Chasseneuil, près de Poitiers, qui a dû cesser de fonctionner, il y a huit jours, et qui rendait de très grands services.

M. le ministre. La situation de Poitiers est la suivante, d'après les états qui m'ont été remis. Il y a là une usine à gaz qui n'avait plus de combustible que pour huit jours, des tramways qui doivent être arrêtés le 1^{er} mars et une usine frigorifique qui a dû fermer.

M. le ministre. Je ne veux dire qu'un seul mot de Marseille et un mot de Rouen.

M. Ernest Monis. Et de Bordeaux ?

M. le ministre. Vous ne m'avez pas posé de question sur Bordeaux.

M. Ernest Monis. Je voulais rappeler à votre bienveillance que la situation de Bordeaux est plus grave que celle de Marseille, en ce sens qu'à l'heure actuelle nous n'avons plus, à Bordeaux, que pour six jours de charbon.

M. le ministre. Je dirai donc un mot de Marseille, de Rouen et de Bordeaux. En effet, la situation des ports est très préoccupante, — je l'ai reconnu hier spontanément — parce que ces ports ne sont alimentés qu'en charbon d'importation. Vous savez la raison qui, en ce moment, paralyse la navigation.

Je m'excuse, monsieur Peytral, si je ne puis vous donner de renseignements sur le mouvement des bateaux qui vous intéressent. Je vous les donnerai, à vous personnellement, dans la mesure où je les aurai. Vous me permettrez de considérer qu'il serait imprudent de fournir, en ce moment, la moindre indication sur la situation des navires. (*Approbatif.*)

M. Peytral. C'est ma manière de voir, puisque je me suis abstenu de porter à la tribune le nom des bateaux que je vous avais signalés hier et qu'il est urgent de voir arriver.

M. le ministre. Leurs noms sont présents à mon esprit. Ces bateaux sont surveillés, mais il est de toute importance que l'on n'en parle pas.

Vous m'avez demandé tout à l'heure pourquoi les transports par voie ferrée n'étaient pas autorisés de port à port.

En effet, monsieur Peytral, il a été pris une décision de principe très rationnelle: pour atténuer la crise des transports, on défend, autant que possible, la circulation sur voie ferrée de port à port, afin d'obliger à des

importations directes. C'est très naturel. Je suis, cependant, prêt à accorder des dérogations quand elles sont légitimes. Ainsi, lorsqu'une ville est dans la situation où se trouve encore Marseille, situation qui m'a conduit, sur votre demande, à intervenir auprès de mon collègue de la marine pour qu'il nous donne un secours de 10,000 tonnes à prélever sur le stock de Toulon, il faut bien que je donne, de mon côté, le moyen d'assurer le transport de ces 10,000 tonnes. Si ce transport ne peut être effectué par mer, je ferai tout le possible pour qu'il le soit par terre. Ce sera une dérogation à une règle qui demeure bonne dans son principe et qu'il ne faut pas abolir. (*Très bien !*)

Enfin, vous m'avez demandé d'autoriser l'évacuation des lignites. Vous aviez raison. J'ai rapporté la défense d'évacuation. J'estime qu'il serait prudent, pour Marseille et pour les Bouches-du-Rhône, d'étendre les exploitations de lignite.

M. Peytral. C'est ce que nous sommes en train de faire, grâce aux mesures prises à la suite de la demande que vous avez bien voulu faire touchant la libération des spécialistes des classes 1900, 1901 et 1902.

M. le ministre. J'ai invité, le 8 janvier dernier, la compagnie générale d'électricité de Marseille et la raffinerie de Saint-Louis à ouvrir la mine de la Fare et à me présenter une demande d'amodiation pour la mine de Coudoux qui, d'après les statistiques dont je dispose, serait insuffisamment exploitée. J'ajoute que nous serons amenés à remanier le zonage et que, si j'ai la bonne fortune d'augmenter la production des mines intérieures, je tâcherai de dériver sur des ports comme Marseille une partie des charbons français.

M. Peytral. C'est là un point très important.

M. le ministre. En effet.

Pour Bordeaux, monsieur Monis, c'est à la suite de la longue entrevue que j'ai eue avec les représentants du département que des mesures ont été prises. Comme elles sont aussi relatives à des transports maritimes, il vaut mieux confirmer simplement le principe de nos accords, au lieu d'en révéler le détail. (*Adhésion.*)

Pour Rouen — et c'est par là que je termine — je dis à M. Gaudin de Villaine, que, ainsi qu'il l'a lui-même constaté, avec les chiffres qu'il a indiqués, nous avons déjà, M. Claveille et moi, diminué de façon considérable le nombre des bateaux immobilisés.

Par malheur, après la crue, la baisse des eaux est survenue, et cela ne fait pas une moyenne (*Sourires*); nous avons eu deux catastrophes l'une après l'autre.

Mais il y a eu aussi — il faut que je le dise — il y a eu, à Rouen, des tentatives de spéculation sur les péniches immobilisées. (*Très bien !*)

Je dis bien haut que ces tentatives de spéculation ne peuvent être tolérées (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*) Il est impossible que, dans l'état de malaise du marché charbonnier, l'on revende cinq ou six fois de suite des péniches. J'ai donné des ordres à l'agent qui me représente à Rouen, et j'ai fait réquisitionner ces péniches, non pas pour les attribuer d'office à qui que ce soit, mais par mesure générale de protection pour les rendre ensuite, par voie de dérégulation, aux véritables propriétaires. Les réquisitions que j'ai ordonnées constituent donc, en réalité, des mesures conservatoires; et je réquisitionnerai ainsi toutes les fois que je me trouverai en présence de ces procédés de spéculations, en attendant que je trouve le véritable propriétaire. (*Vives approbations.*)

Messieurs, vous le voyez, j'ai simplement

répondu aux observations nouvelles qui m'avaient été présentées tout à l'heure. Pour le reste, je ne veux pas infliger au Sénat de nouvelles déclarations. Il a eu la bienveillance, hier, d'entendre un long exposé de ma part : je m'y réfère.

J'ai ajouté simplement quelques détails, par égard pour ceux de nos collègues qui, tout à l'heure, ont bien voulu m'appeler à cette tribune et qui m'ont posé des questions auxquelles je crois avoir répondu assez vite, je l'espère, et, en tous cas, avec précision. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. Si personne ne demande plus la parole, je donne lecture des ordres du jour qui m'ont été remis. (*Adhésion.*)

Le premier, signé de MM. Debierre, Petitjean, Servant et Henri Bérenger, est ainsi conçu :

« Le Sénat,

« Regrettant que le Gouvernement, malgré les avertissements qui lui ont été donnés par les industriels, les commerçants et les commissions parlementaires, n'ait pas pris en temps utile les mesures nécessaires au ravitaillement en charbon de nos usines et de nos populations, passe à l'ordre du jour. »

Le second ordre du jour qui porte la signature de MM. Poirson et Aimond est ainsi conçu :

« Le Sénat,

« Regrettant que des mesures n'aient pas été prises en temps utile par le Gouvernement pour remédier à la crise du charbon, passe à l'ordre du jour. »

La parole est à M. Paul Strauss sur les ordres du jour.

M. Paul Strauss. Messieurs, au nom de mes collègues de la Seine et au mien comme, sans doute, au nom d'un certain nombre de mes collègues des autres départements, je demande au Sénat de voter l'ordre du jour pur et simple. (*Très bien ! à gauche.*) Nous ne considérons pas, tant s'en faut, le débat comme clos; un tel problème, dans sa complexité redoutable, avec ses péripéties angoissantes, reste tout entier posé, au jour le jour, devant le Sénat et devant ses commissions.

Malgré l'activité et la bonne volonté du ministre des travaux publics, les mesures envisagées par lui doivent se réaliser jusqu'à ce que nous puissions enregistrer des effets positifs et certains. Nous en avons l'espoir, mais nous tenons à suivre le problème à la fois devant les commissions de l'armée, des finances et devant la commission de l'organisation économique, qui a déjà entendu M. Claveille et qui sans doute entendra encore M. Herriot. La commission de la marine, la commission des chemins de fer sont également qualifiées pour suivre, avec leur compétence spéciale, l'exécution du programme.

Le problème de l'approvisionnement en charbon comporte, en vue de réalisations pratiques et promptes, un certain nombre de données qui doivent être envisagées d'ensemble, dans un esprit d'harmonie et de solidarité, afin d'obtenir le plus rapidement possible les résultats les plus satisfaisants.

Nous demandons donc au Sénat de rester saisi du problème, étant donné, je le répète, que ses commissions compétentes continueront, comme elles l'ont toujours fait, à remplir leur devoir en stimulant le Gouvernement tout entier, pour que des mesures efficaces soient prises dans l'intérêt des usines de guerre, des services publics, de la population civile, bref, de la nation entière. (*Applaudissements.*)

M. Ernest Monis. Je demande la parole.

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

M. Ernest Monis. Messieurs, je voterai l'ordre du jour pur et simple, dans la pensée où il vient de vous être présenté. Le moment est venu d'arrêter la discussion, mais nul de nous ne peut déclarer que la question soit épuisée et que cette discussion est close : elle reste ouverte.

Il faut continuer l'étude de cette question, non pas seulement avec M. Herriot, que nous avons tenu devant nous pendant deux journées, mais avec chacun des représentants du Gouvernement dont la tâche est de travailler à la solution de ce problème complexe.

C'est afin que cette étude puisse être poursuivie dans toute son ampleur que, en ce qui me concerne, je voterai l'ordre du jour pur et simple. (*Très bien ! et applaudissements à gauche.*)

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

M. Henry Bérenger. Messieurs, si j'ai joint mon nom à celui des deux interpellateurs au bas de l'ordre du jour regrettant les erreurs du Gouvernement, je tiens à dire qu'il n'y a rien dans cet ordre du jour qui puisse atteindre mon ami M. Herriot dans l'œuvre qu'il essaye de réaliser. Mais ce n'est pas notre faute à nous qui avons signalé depuis deux ans l'irresponsabilité à jet continu d'un Gouvernement qui, tout en étant successif reste simultané (*Très bien ! très bien !*) Ce n'est pas notre faute si les commissions sénatoriales sont restées impuissantes devant une crise qui n'atteint pas seulement le bien-être ou même la santé des travailleurs, mais aussi la défense nationale elle-même jusque dans l'arrêt de certaines de nos usines de guerre.

J'ai dit au Sénat, le 19 décembre, dans une interpellation au Gouvernement, que malgré des amitiés personnelles, je n'entendais plus m'associer à une politique qui, de degré en degré, risquerait à la fois de nous incliner vers des conclusions de la guerre que je ne crois pas être celles qui conviennent à la grandeur de mon pays.

J'ai demandé à M. le président du conseil quelles sanctions on avait prises contre les auteurs administratifs, militaires ou autres, des fautes qui avaient été commises. Aucune réponse ne m'a été faite, aucune responsabilité n'a pu être établie.

Dans ces conditions, comme dans ce pays rien ne donne suffisamment l'impression d'un Gouvernement fort, responsable, qui sache, qui veuille, qui ose conduire la guerre jusqu'ou tous les Français de la tranchée essaient de la conduire, je refuse, pour ma part, de voter l'ordre du jour pur et simple, qui serait comme le symbole et l'approbation de la politique d'irresponsabilité. (*Très bien ! très bien !*)

M. Perreau. Que la comédie cesse !

M. Peytral. Je demande la parole.

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

M. Peytral. Messieurs, il y a quelques jours je prenais la liberté de m'élever contre les paroles d'un de nos collègues qui tenaient à attacher une signification déterminée à l'ordre du jour pur et simple. Je demande la permission de dire une fois de plus qu'à mon sens l'ordre du jour pur et simple n'a jamais impliqué ni blâme, ni confiance; il doit rester ce qu'il est, c'est-à-dire l'indication que l'Assemblée qui le vote passe purement et simplement à la suite des discussions qui sont inscrites à l'ordre du jour.

C'est dans ces conditions que, pour ma part, je voterai l'ordre du jour pur et sim-

ple, sans y attacher aucune signification. (*Très bien! très bien!*)

M. Vieu. Je demande la parole.

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

M. Vieu. Chacun de nous est ici pour prendre ses responsabilités. Je me rallie à l'ordre du jour pur et simple et je le voterai, mais je tiens à dire très nettement la signification que j'entends lui donner.

Dans ma pensée, l'ordre du jour pur et simple implique l'approbation complète des déclarations qui nous ont été faites aujourd'hui par M. le ministre des travaux publics, en même temps que la confiance en lui et dans le Gouvernement. Je ne saurais, en effet, m'associer à aucun vote qui paraîtrait tendre à dissocier l'un de l'autre. (*Mouvements divers.*)

M. Peytral. La conséquence de cette déclaration, c'est qu'un certain nombre de nos collègues ne voteront pas cet ordre du jour pur et simple. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

M. Astier. Je demande la parole.

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

M. Astier. J'estimais, comme M. Peytral, que l'ordre du jour pur et simple devait être la conclusion naturelle de cette discussion car nous ne saurions rejeter sur le ministre actuel de travaux publics, qui a été appelé au ministère il y a quelques semaines seulement, toutes les responsabilités; mais pourtant, nous ne pouvons pas dire à la population qui attend du charbon avec l'impatience que vous savez que nous nous refusons à rechercher les responsabilités où qu'elles se trouvent. Voilà pourquoi, après les explications de notre collègue M. Vieu et la signification qu'il vient de donner à l'ordre du jour pur et simple, je refuse de le voter en lui donnant le sens d'une approbation. (*Très bien! très bien!*)

Je voterai donc l'ordre du jour regrettant les fautes du passé.

Il n'en reste pas moins que le Sénat continue à être saisi de ces graves problèmes et que les commissions, demain comme hier, poursuivront la tâche qu'elles se sont imposée.

Je le répète, après les explications qui ont été données, je me refuse à blâmer le ministre actuel des travaux publics — puisque la question est ainsi posée — mais j'estime que le Sénat n'a pas le droit de couvrir le passé.

Au reste, ce n'est pas notre vote qui changera la situation: quand nous aurons dit que nous avons confiance dans tous les membres du Gouvernement, le public n'en aura pas un kilo de charbon de plus. Ce qui s'est passé aujourd'hui au Sénat ne diminuera pas les longues files qui attendent à la porte des marchands de charbon.

Croyez-vous que ce leur sera une satisfaction suffisante que vous ayez montré votre confiance dans un Gouvernement qui a la responsabilité de la pénurie de charbon dont souffre toute la nation? (*Approba-tion sur de nombreux bancs.*)

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

M. Poirson. M. Aimond et moi maintenons notre ordre du jour.

Nous n'avons pas entendu viser personnellement M. Herriot qui ne compte ici que des sympathies et des amis. (*Très bien! très bien!*) Il y a autre chose.

M. Henry Bérenger. Il y a la défense nationale.

M. Poirson. Il y a des responsabilités à établir, il y a un passé que nous ne saurions absoudre par le vote d'un ordre du jour pur et simple auquel on vient de

donner une signification précise. (*Très bien! sur divers bancs.*)

C'est ainsi que nous ne saurions nous associer à un vote qui consacrerait l'illégalité qui s'est produite dans un département où, au mépris de toute justice, le précédent ministre a annulé de plein droit soixante-quinze contrats passés six mois avant la création du groupement charbonnier.

C'est cette situation anormale faite au département de Seine-et-Oise que nous ne saurions approuver. Pour ces raisons, parce qu'il y a des responsabilités à établir, et un passé que nous ne pouvons absoudre, nous maintenons notre ordre du jour. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre. Messieurs, nous arrivons à la fin d'un long débat qui vous a pris deux séances. Je me suis expliqué devant vous. J'ai répondu à toutes vos objections, comme j'avais déjà répondu aux questions de la Chambre.

Je vous demande pardon si, dans la déclaration que je vais faire, je me place moins au point de vue de la procédure parlementaire que de la simple droiture, de la probité; c'est le terrain sur lequel nous allons tous nous rencontrer.

Je désire, pour ma part, ne sortir du débat qu'avec une situation tout à fait nette. Croyez-moi profondément sincère lorsque je vous dis que, si le Sénat le désirait le moins du monde, je reprendrais ma liberté personnelle avec un très grand soulagement. (*Mouvements divers.*)

Messieurs, rien ne peut dessaisir le Sénat de son droit de rester constamment juge de toutes les questions. Toutes les questions lui restent constamment soumises et le Sénat est appelé à en connaître à chaque instant. Par conséquent il n'y a pas besoin de dire que le débat demeure ouvert: il est constamment possible du fait des droits permanents des assemblées.

Seulement, j'ai la certitude que j'ai fait tout ce que je pouvais. J'ai même le sentiment — permettez-moi d'aller jusque-là — qu'un autre n'aurait pu faire davantage. Tout à l'heure, en revenant à ma table de travail, je trouverai à nouveau de grandes responsabilités à assumer. Elles peuvent être aggravées à certains moments. Je ne demande pas à sortir d'ici muni d'un témoignage tel que je puisse m'en autoriser pour croire mon effort suffisant. Mais je vous demande la permission de ne pas accepter une diminution de l'autorité dont j'ai besoin. (*Mouvements divers.*) Je parle comme doit s'exprimer, à mon sens, un homme de gouvernement. (*Très bien! très bien! sur de nombreux bancs.*)

Je désire nettement, au regard de ce pays, au regard de l'opinion, continuer demain ma tâche qui peut être difficile ou périlleuse, dans une situation qui ne soit pas affaiblie par ce débat.

Alors, me plaçant beaucoup moins, encore une fois, au point de vue de la procédure parlementaire qu'au point de vue de la probité et de ce que je crois être mon devoir, je déclare que j'accepte volontiers l'ordre du jour pur et simple, mais seulement s'il est voté dans les conditions que précisait tout à l'heure, avec une bienveillance dont je le remercie, mon collègue et ami M. Vieu. (*Mouvements divers.*)

M. Henry Bérenger. La question est bien posée.

M. le ministre. Il n'est en rien nécessaire que je reste au ministère; mais, si j'y reste, il faut que je sois en état de faire face à toutes les situations.

M. Peytral. On ne peut pas demander

que l'ordre du jour pur et simple signifie la confiance.

M. le ministre. Si, quelque jour, des circonstances difficiles se présentaient, il faut que je sache avec quelle autorité j'aurai à les affronter. Je n'accepte pas une confiance équivoque. Je ne demande pas que la formule qui doit clore ce débat aille au delà du nécessaire. Mais je demande formellement que le Sénat, après m'avoir questionné, veuille bien consacrer cette vérité que je n'ai rien négligé de ce qui était possible pour améliorer la situation et pour lutter contre des obstacles accumulés.

Je ne pense pas qu'un ministre, s'il entend gouverner, puisse tenir un autre langage. (*Très bien! très bien! sur un grand nombre de bancs.*)

M. Milliès-Lacroix. Je demande la parole.

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

M. Milliès-Lacroix. Messieurs, je ne me placerais pas non plus sur le terrain de la procédure parlementaire.

Le Sénat est en présence d'une situation excessivement grave qui engage sa responsabilité comme elle engage celle du Gouvernement.

Je suis avec tous mes collègues prêt à rendre hommage, personnellement, aux efforts que tente de faire l'honorable ministre des travaux publics qui est en même temps pour nous un ami. Mais la situation est une des plus graves dans lesquelles nous nous soyons trouvés depuis le commencement des hostilités.

Après deux années, Paris s'est trouvé entièrement privé de charbon...

M. le ministre. Entièrement? Non!

M. Milliès-Lacroix. Comment! Que sont devenus les approvisionnements de réserve du camp retranché de Paris?

Avons-nous le droit d'effacer, de laver les fautes qui ont été commises?

M. Henry Bérenger. Très bien!

M. Milliès-Lacroix. Ces faits ne vous atteignent pas, mon cher collègue. Vous faites tout ce qu'il faut pour les réparer. Mais le Sénat n'a pas le droit de s'en désintéresser de son côté.

M. Grosdidier. Indiquez le remède!

M. Milliès-Lacroix. Quel remède? Le remède aux fautes qui ont été commises? Je ne peux pas me désintéresser de ces fautes.

M. Grosdidier. Les coupables ne sont plus là.

M. Peytral. Nous les y ramènerons.

M. Milliès-Lacroix. Comment! Ils ne sont plus là! Mais, M. le président du conseil des ministres, qui a défendu devant la Chambre des députés un ministre des travaux publics dont les efforts que fait l'honorable ministre actuel sont la condamnation, n'est-il pas responsable de la situation dans laquelle nous nous trouvons?

M. Peytral. C'est évident!

M. Milliès-Lacroix. Par mesure de transaction, pour ne pas envenimer le débat, nos collègues consentent à retirer leur ordre du jour de regrets, pour se rallier à l'ordre du jour pur et simple, et voilà que j'entends certains de nos collègues demander au Sénat de voter l'ordre du jour de confiance. Et bien je me refuse à m'y associer: de confiance en confiance, qui sait où nous irions. (*Très bien! très bien!*)

Notre responsabilité est engagée: nous n'avons pas le droit de rester insensibles

aux plaintes qui ont été adressées ici à M. le ministre des travaux publics.

Je le répète : personnellement, j'ai la plus grande confiance dans les efforts qu'il fait ; mais je ne veux pas effacer d'un mot les fautes commises.

Voilà pourquoi j'aurais voté l'ordre jour pur et simple, sans aucune signification ; mais, dès l'instant que l'on veut lui en donner une, je voterai l'ordre du jour de regrets.

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

M. Peytral. Monsieur le président, en prenant la parole, je tiens, tout d'abord, à faire appel à votre bienveillance, j'allais dire à votre indulgence. En effet, la question que je vais poser vous vise directement. Veuillez me le pardonner, et s'il en résulte quelque incorrection, veuillez uniquement la faire retomber sur la situation et non sur ma personne.

J'estime qu'il appartient, en la circonstance, à M. le président du Sénat, gardien du droit parlementaire dans cette Assemblée, de dire quelle est la signification de l'ordre du jour pur et simple.

Je me suis élevé déjà, à deux reprises, contre des significations qui, suivant moi, sont anticonstitutionnelles, antiréglementaires...

M. Eugène Lintilhac. Parasites !

M. Peytral. ...parasites, dit un de mes amis.

Nous vous prenons pour arbitre. Dites-nous quelle est la signification de l'ordre du jour pur et simple, et nous suivrons vos indications. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Le règlement ne peut laisser aucun doute sur le caractère de l'ordre du jour pur et simple.

L'article 82, en effet, est ainsi conçu : « Aucun ordre du jour motivé sur les interpellations ne peut être présenté s'il n'est rédigé par écrit et déposé sur le bureau du président, qui en donne lecture.

« L'ordre du jour pur et simple, s'il est réclamé, a toujours la priorité. »

L'ordre du jour pur et simple s'oppose donc, naturellement à l'ordre du jour motivé.

L'adoption de l'ordre du jour pur et simple signifie que l'Assemblée n'entend voter aucun ordre du jour motivé. (*Marques d'approbation. — Très bien ! très bien !*)

M. Peytral. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le président. Je dois maintenant faire connaître au Sénat les termes de l'ordre du jour de MM. Poirson et Aimond, auquel une modification a été apportée :

« Le Sénat, regrettant que des mesures n'aient pas été prises en temps utile par le Gouvernement pour remédier à la crise du charbon, et confiant dans le ministre des travaux publics pour la faire cesser, passe à l'ordre du jour. » (*Mouvements divers.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Ce qui me reste à dire au Sénat est très simple et lui paraîtra, je l'espère, très sage.

Je prie M. Poirson de comprendre pour quelles raisons je ne puis pas accepter son ordre du jour. Je ne veux pas séparer ma situation personnelle de celle du Gouvernement. (*Très bien ! très bien !*) Le jour où je reprendrai ma place dans cette Assemblée, je désire avoir le sentiment, messieurs, que j'y suis tout à fait votre égal. Je ne puis donc admettre aucun vote qui m'atteigne à vos yeux. (*Nouvelle approbation.*)

Je viens d'entendre M. le président définir l'ordre du jour pur et simple. Je l'accepterai volontiers ; mais, auparavant, je demande au Sénat de vouloir bien, pour que je sache les décisions à prendre, m'autoriser à penser que mes explications lui ont apporté, en ce qui concerne mon effort depuis deux mois, quelque satisfaction. (*Vives marques de sympathie et d'approbation sur un grand nombre de bancs.*)

Dans ces conditions je reprendrai ma tâche avec confiance ; je retournerai à mon travail.

J'accepte donc l'ordre du jour pur et simple. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)

M. Henry Bérenger. Je demande la parole.

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

M. Henry Bérenger. Messieurs, l'honorable M. Herriot a dit ce que je lui avais dit moi-même à propos du membre de phrase qui a été ajouté par M. Poirson et par M. Aimond à leur ordre du jour.

M. le ministre des travaux publics s'est assurément trouvé dans la plus pénible des situations, lorsqu'il a été invité à compléter un Gouvernement dont il devenait ainsi solidaire.

C'est l'affaire d'un membre du Gouvernement de penser qu'il peut accepter un ordre du jour non motivé dans une crise aussi tragique que celle que l'honorable M. Herriot nous a dépeinte lui-même hier ; mais c'est aussi l'affaire du Sénat de savoir s'il peut voter un ordre du jour non motivé après ce qui s'est passé,

M. Paul Fleury. Chacun a sa responsabilité.

M. Henry Bérenger. Oui ; vous me permettez certainement de prendre la mienne.

Comme M. le ministre ne nous a apporté, depuis deux mois, aucune sanction d'aucun ordre...

M. le ministre. Eh bien ! qu'est-ce que j'ai donc fait contre le directeur des mines ?

M. Henry Bérenger. Nous ne connaissons pas cet incident.

M. Léon Barbier. C'est de notoriété publique.

M. Perchot. Il ne s'agit pas, devant le Parlement, de la responsabilité de telle ou telle personnalité administrative. C'est le Gouvernement qui doit être mis en cause.

M. Henry Bérenger. Je répète qu'à mon avis, aucune sanction n'a été apportée ni aucune responsabilité établie, et que la population de la France entière le sait. Il m'est impossible de voter un ordre du jour non motivé.

Voix nombreuses. Aux voix ! aux voix !

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

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Peyronnet, Petitjean, Ranson, Bony-Cisterne, Masceraud, Lhopiteau, Thiéry, Couyba, Aguilhon, Lintilhac, Debierre et H. Bérenger.

Il va être procédé au scrutin. (*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants.....	213
Majorité absolue.....	122
Pour l'adoption.....	210
Contre.....	33

Le Sénat a adopté.

6. — DÉPÔT DE RAPPORT

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

M. Etienne Flandin. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. Etienne Flandin tendant à compléter les articles 21 et 23 de la loi du 22 juillet 1912 sur les tribunaux pour enfants et adolescents et sur la liberté surveillée.

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

7. — DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

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

M. Herriot, ministre des travaux publics, des transports et du ravitaillement. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier les articles 10 et 16 de la loi du 15 juillet 1914 relatifs à l'impôt général sur le revenu en ce qui concerne : 1° la détermination du revenu net ; 2° les délais de déclaration.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, le projet de loi est renvoyé à la commission nommée le 2 avril 1909, relative à l'impôt sur le revenu. (*Assentiment.*)

Il sera imprimé et distribué.

M. le ministre. J'ai l'honneur également de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre de l'intérieur, de M. le ministre des finances et au mien, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Seine, dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, le projet de loi est renvoyé à la commission nommée le 13 février 1902, relative à l'outillage national (voies navigables). (*Assentiment.*)

Il sera imprimé et distribué.

M. le ministre. J'ai l'honneur enfin de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances et au mien, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention annulant la rétrocession du tramway de Brioude (gare Paris-Lyon-Méditerranée), à Lavoute-Chilhac et de déclasser cette voie ferrée.

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission des chemins de fer. Il sera imprimé et distribué.

8. — RÉGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance :

Tirage au sort des bureaux ;

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, 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 ;

Suite de la 2^e délibération sur la proposition de loi de M. Emile Chautemps, tendant à la révision de la législation des établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;

1^{re} 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 ;

1^{re} délibération sur : 1^o la proposition de loi de MM. Reymoneng et Vagnat, relative aux oppositions au mariage ; 2^o la proposition de loi de M. Paul Strauss, relative aux témoins du mariage ; 3^o la proposition de loi de M. Cordelet, ayant pour objet de modifier l'article 73 du code civil ;

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à la mise en culture des terres abandonnées ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier la loi du 6 avril 1910 et à interdire la vente, la mise en vente, l'exposition et l'importation des tétines en caoutchouc de fabrication défectueuse ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Chéron et plusieurs de ses collègues, relative aux sociétés par actions à participation ouvrière ;

1^{re} 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 ;

1^{re} délibération sur : 1^o 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 1^{er} du code du travail et de la prévoyance sociale ; 2^o 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.

Il n'y a pas d'observation?...
L'ordre du jour est ainsi fixé.

Quel jour le Sénat entend-il tenir sa prochaine séance publique ?

Voix diverses. Jeudi ! — Mardi !

M. Paul Doumer. La commission de l'armée demande que le Sénat tienne séance mardi.

M. le président. J'entends proposer deux dates. Conformément à l'usage, je mets aux voix la date la plus éloignée, celle de jeudi.

(Le Sénat décide de ne pas tenir séance jeudi.)

M. le président. Donc messieurs, notre prochaine séance est fixée à mardi, à trois heures, avec l'ordre du jour qui vient d'être fixé.

Personne ne demande plus la parole?...
La séance est levée.

(La séance est levée à six heures cinquante minutes.)

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 ré-

clament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse. »

1335. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 février 1917, par M. Goy, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un officier de complément démissionnaire, puis réintégré, reprend, par la réintégration, son ancienneté de grade.

1336. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 février 1917, par M. Boudenoot, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si les sommes que l'assemblée générale d'une société en commandite par actions met aux réserves légale ou statutaire ne doivent pas être déduites du montant sur lequel l'impôt sur les bénéfices de guerre se calcule.

1337. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 février 1917, par M. Boudenoot, sénateur, demandant à M. le ministre des finances quelle somme nette doit servir de base au calcul de l'impôt sur les bénéfices de guerre lorsque le traitement du gérant d'une société en commandite par actions est composé d'appointements fixes et d'un pourcentage sur des bénéfices prélevés avant toute participation du capital.

1338. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 février 1917, par M. Boudenoot, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si le montant d'un emprunt obligatoire ne doit pas être ajouté au capital actions d'une société en commandite pour le calcul du capital investi dans l'entreprise.

1339. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 février 1917, par M. d'Estournelles de Constant, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre que les auxiliaires R. A. T. ou pères de cinq enfants, mobilisés dans les usines, bénéficient, quand ils vont en permission, du tarif militaire réduit, à défaut de la gratuité totale.

M. Guillaume Poulle a déposé sur le bureau du Sénat une pétition signée par un grand nombre de femmes des villes de Mirebeau et Neuville (Vienne).

Ordre du jour du mardi 13 février.

A trois heures, séance publique :

Tirage au sort des bureaux.

1^{re} 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^o 434, année 1916, et 11, année 1917. — M. Eugène Lintilhac, rapporteur.)

Suite de la 2^e délibération sur la proposition de loi de M. Emile Chautemps, tendant à la révision de la législation des établissements dangereux, insalubres ou incommodes. (N^{os} 283, 307, année 1906 ; 265, année 1907 ; 283, année 1909 ; 377, année 1912 ; 13, année 1914, et 14, année 1917. — M. Emile Chautemps, rapporteur.)

1^{re} 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. (N^o 393, année 1916, et 27, année 1917. — M. Cazeneuve, rapporteur.)

1^{re} délibération sur : 1^o la proposition de loi de MM. Reymoneng et Vagnat, relative aux oppositions au mariage ; 2^o la proposition de loi de M. Paul Strauss, relative aux témoins du mariage ; 3^o la proposition de loi de M. Cordelet, ayant pour objet de modifier l'article 73 du code civil. (N^{os} 163 et 338, année 1912 ; 162, année 1913, 47 et 405, année 1916. — M. Catalogne, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à la mise en culture des terres abandonnées. (N^{os} 472 et 475, année 1916, et 20, année 1917. — M. Jules Develle, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier la loi du 6 avril 1910 et à interdire la vente, la mise en vente, l'exposition et l'importation des tétines en caoutchouc de fabrication défectueuse. (N^{os} 332 et 384, année 1913, et 23, année 1917. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Henry Chéron et plusieurs de ses collègues, relative aux sociétés par actions à participation ouvrière. (N^o 472, année 1915 ; 20 et 386, année 1916. — M. Charles Deloncle, rapporteur.)

1^{re} 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. (N^{os} 166 et 261, année 1916. — M. Paul Strauss, rapporteur, et n^o 453, année 1916. — Avis de la commission des finances. — M. Astier, rapporteur.)

1^{re} délibération sur : 1^o 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 1^{er} du code du travail et de la prévoyance sociale ; 2^o 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. (N^{os} 38, 223, 454 et 454 rectifié, année 1916. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 février.

SCRUTIN

Sur l'ordre du jour pur et simple.

Nombre des votants.....	239
Majorité absolue.....	120
Pour l'adoption.....	211
Contre.....	28

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Amic. Aubry. Audiffred. Audren de Kerdel (général).

Barbier (Léon). Basire. Beauvisage. Belhomme. Bidault. Bienvenu Martin. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bonnefoy-Sibour. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henri). Boudenoot. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brindeau. Bussière. Butterlin.

Cabart-Danneville. Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeneuve. Chaupuis. Charles-Dupuy. Chastenet (Guillaume).

Chaumié. Chautemps (Emile). Chauveau. Chéron (Henry). Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courcel (baron de). Courrégelongue. Crémieux (Fernand). Crépin. Cuvinot.

Daniel. Darbot. Daudé. Decker-David. Defumade. Delahaye (Dominique). Delhon. Dellestable. Deloncle (Charles). Denoix. Destieux-Junca. Develle (Jules). Devins. Doumergue (Gaston). Dupuy (Jean).

Elva (comte d'). Empereur. Estournelles de Constant (d').

Fabien Cesbron. Fagot. Faisans. Farny. Félix Martin. Fenoux. Flandin (Etienne). Fleury (Paul). Forsans. Fortin. Freycinet (de).

Gabrielli. Galup. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genet. Gérard (Albert). Gervais. Girard (Théodore). Goirand. Gouzy. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillemaut. Guillier. Guilloteaux.

Halgan. Henri Michel. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien). Huguet.

Jaille (vice-amiral de la). Jénouvrier. Jonnart. Jouffray.

Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).

La Batut (de). Lamarzelle (de). Langenhagen (de). Larère. Las Cases (Emmanuel de). Lattapy. Lebert. Leblond. Leglos. Le Hérisse. Lemarié. Le Roux (Paul). Lhopiteau. Limon. Loubet (J.). Lourties Lucien Cornet.

Magny. Maillard. Marcère (de). Martell. Martin (Louis). Martinet. Mascle. Mascuraud. Maureau. Maurice Faure. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Mercier (général). Mercier (Jules). Merlet. Milan. Milliard. Mir (Eugène). Mollard. Monfeullart. Monis (Ernest). Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac.

Nègre.

Ordinaire (Maurice). Ournac.

Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou.

Penanros (de). Pérès. Peschaud. Peyrot. (J.-J.). Peytral. Philippot. Pichon (Stéphen). PicParis. Poirrier. Pontelle. Poule.

Ranson. Ratier (Antony). Raymond (Haute-Vienne). Réal. Régismanset. Renaudat. Réveillaud (Eugène). Rey (Emile). Reymonenq. Reynald. Ribière. Ribosière (comte de la). Ribot. Richard. Riotteau. Riou (Charles). Rivet (Gustave). Rouby. Rouland. Rousé.

Saint-Germain. Saint-Quentin (comte de). Saint-Romme. Sancet. Sarraut (Maurice). Sauvan. Savary. Selves (de). Steeg (T.). Surreaux.

Thounens. Touron.

Vacherie. Vallé. Vermorel. Vidal de Saint-Urbain. Vieu. Viger. Vilar (Edouard). Villiers. Vinet. Viseur. Vissaguet.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Aguilhon. Aimond. Albert Peyronnet. Bepmale. Bersez.

Charles Chabert. Clemenceau. Couyba.

Debierre. Doumer (Paul). Dupont.

Genoux. Guingand.

Hayez. Henry Bérenger. Humbert (Charles).

Jeanneney.

Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Limouzain-Laplanche.

Murat.

Perchot. Perreau. Poirson.

Servant. Simonet.

Thiéry (Laurent). Trystram.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE:

MM. Alsace (comte d') prince d'Hénin. Astier. Aunay (d').

Baudin (Pierre).
Dehove. Dron. Dubost (Antonin).
Ermant.
Gaudin de Villaine. Gentilliez. Gernot.
Lintilhac (Eugène).
Milliès-Lacroix.
Petitjean. Potié.
Séblino.
Ville.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

comme s'étant excusés de ne pouvoir assister à la séance :

MM. Bérard.
Monnier.
Quesnel.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Baudet (Louis).
Flaissières.
Noël.
Sabaterie.
Tréveneuc (comte de).

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	243
Majorité absolue.....	122

Pour l'adoption.....	217
Contre.....	33

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.