

(Maurice). Sauvan. Savary. Selves (de). Servant. Simonet. Steeg (T.) Surreaux. Thiéry (Laurent). Thounens. Tréveneu (comte de). Trystram. Vallé. Vermorel. Vidal de Saint-Urbain. Vieu. Viger. Vilar (Edouard). Vinet. Viseur. Vissaguet.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Chastenot (Guillaume). Dubost (Antonin). Fleury (Paul). Fortin. Hervey. Humbert (Charles). Jonnart. Lemarié. Martell. Monnier. Penanros (de). Touron. Villiers.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

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

MM. Chastenot. Quesnel.

ABSENT PAR CONGÉ :

MM. Genet.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	219
Majorité absolue.....	110
Pour l'adoption.....	219
Contre.....	0

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

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 66^e SÉANCE

2^e séance du mardi 31 décembre.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Adoption du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la loi du 28 juin 1901 qui autorise la ville de Lyon à établir à son profit diverses taxes de remplacement des droits d'octroi supprimés.

3. — Dépôt et lecture par M. Milliès-Lacroix d'un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant : 1^o ouverture, au titre du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, de crédits provisoires applicables aux mois de janvier, février et mars 1919; 2^o autorisation de percevoir, pendant les mêmes mois, les impôts et revenus publics. — N^o 561.

Déclaration de l'urgence.

Discussion immédiate prononcée.

Discussion générale : MM. de Las Cases, Ournac, Milliès-Lacroix, rapporteur général; Empereur, Gaudin de Villaine, Henry Chéron, Klotz, ministre des finances; Touron.

Motion de M. Ournac et plusieurs de ses collègues : MM. Ournac et le président.

Vote sur le passage à la discussion des articles. — Adoption.

Discussion des articles.

Art. 1 à 5. — Adoption.

Art. 6 : MM. Klotz, ministre des finances; Milliès-Lacroix, rapporteur général; Touron, Peytral, président de la commission. — Discussion.

Art. 6 bis à 19. — Adoption.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

4. — Dépôt par M. Klotz, ministre des finances, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, modifié à nouveau par la Chambre des députés, portant ouverture sur l'exercice 1919 de crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils et applicables au premier trimestre de 1919.

Lecture de l'exposé des motifs.

Déclaration de l'urgence.

Renvoi à la commission des finances. — N^o 562.

Dépôt et lecture, par M. Milliès-Lacroix, d'un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modification par le Sénat, modifié à nouveau par la Chambre des députés, portant ouverture sur l'exercice 1919 de crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils et applicables au premier trimestre de 1919. — N^o 563.

Discussion immédiate prononcée.

Adoption de l'article 1^{er}.

Articles 2 à 13 précédemment adoptés.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

5. — Dépôt, par M. Claveille, ministre des travaux publics et des transports, au nom de M. le président du conseil, ministre de la guerre, de M. le ministre des finances et au sien, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre.

Lecture de l'exposé des motifs.

Déclaration de l'urgence.

Le projet de loi est renvoyé à la commission des chemins de fer, et, pour avis, à la commission des finances. — N^o 564.

Dépôt et lecture, par M. Hervey, d'un rapport, fait au nom de la commission des chemins de fer, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre. — N^o 565.

Discussion immédiate prononcée.

Avis de la commission des finances : M. Milliès-Lacroix, rapporteur général.

Discussion générale : MM. Claveille, ministre des travaux publics et des transports; Estournelles de Constant, Gustave Lhopiteau, Milliès-Lacroix, rapporteur général; et Henry Chéron.

Art. 1^{er} et 2. — Adoption.

Art. 3 :

Amendement de M. Maurice Sarraut : M. Maurice Sarraut. — Retrait.

Adoption de l'article 3.

Art. 4 à 6. — Adoption.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

6. — Adoption du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser la ville d'Annecy (Haute-Savoie), à supprimer à partir du 1^{er} janvier 1919 les droits d'octroi autres que ceux sur les viandes et la charcuterie et à établir diverses taxes de remplacement.

7. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention intervenue entre le département de l'Ain et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chézery, pour la fourniture, par cette compagnie, de l'énergie électrique à l'usine Bertolus, à Arlod (Ain).

Déclaration de l'urgence.

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

8. — 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les juges suppléants près le tribunal civil de la Seine.

Déclaration de l'urgence.

Adoption de l'article unique de la proposition de loi.

9. — Dépôt d'une proposition de loi de MM. Bussière et Mazière sur la démobilisation immédiate des maires et adjoints et portant création d'un insigne honorifique à leur attribuer. — Renvoi à la commission de l'armée. — N^o 566.

10. — Dépôt par M. Jean Morel de trois rapports, fait au nom de la commission des douanes sur trois projets de loi adoptés par la Chambre des députés.

Le 1^{er}, portant ratification de décrets ayant pour objet d'établir des prohibitions de sortie sur diverses marchandises. — N^o 567;

Le 2^e, portant ratification d'un décret ayant pour objet d'augmenter des droits d'entrée. — N^o 568;

Le 3^e, instituant une nouvelle réglementation du dépôt d'office de la douane. — N^o 569.

11. — Motion : Election du bureau du Sénat pour 1919, fixée au jour d'ouverture de la session ordinaire.

12. — Fixation de la prochaine séance au mardi 14 janvier.

13. — Procès-verbal.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à quatorze heures

1. — PROCÈS-VERBAL

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

Le procès-verbal est adopté.

2. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA VILLE DE LYON

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la loi du 28 juin 1901 qui autorise la ville de Lyon à établir à son profit diverses taxes de remplacement des droits d'octroi supprimés.

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

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

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

« Art. 1^{er}. — Les articles 3, 12 et 13 de la loi du 28 juin 1901 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Art. 3. — Est autorisée, au profit de la ville de Lyon, une taxe annuelle sur les chevaux, mules ou muets et voitures automobiles possédés sur le territoire de la commune. Les contribuables ayant plusieurs résidences sont passibles de la taxe pour les chevaux, mules ou muets et voitures automobiles qui les suivent habituellement à Lyon.

« Cette taxe est fixée pour les chevaux, mules ou muets, à 90 fr. par tête d'animal.

« La taxe sur les voitures automobiles est due pour toutes les voitures automobiles possédées par des personnes résidant dans la ville de Lyon, quels que soient le mode de construction de ces voitures et leur mode d'utilisation; elle est fixée à 40 fr. pour chaque voiture automobile à une ou deux places; 75 fr. pour chaque voiture automobile à plus de deux places; 5 fr. pour chaque cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur.

« La taxe est réduite à 50 fr. pour les chevaux de l'armée, pour les chevaux exclusivement affectés à une exploitation agricole, ainsi que pour les chevaux attelés à des voitures publiques payant un droit de stationnement. A chaque voiture atteinte par

le droit de stationnement peuvent être attribués au maximum deux chevaux bénéficiant de cette réduction.

« Les deux taxes autorisées par le présent article sont assises suivant les règles applicables à la contribution sur les voitures, chevaux, mules et mulets, perçue pour le compte de l'Etat. Toutefois, il n'est exigé de déclaration spéciale que pour les éléments d'imposition qui ne sont pas passibles de cette contribution.

« Art. 12. — La taxe d'habitation est fixée à 9 p. 100 de la valeur locative des locaux servant à l'habitation personnelle.

« Elle est imposée au nom des occupants, à quelque titre que les locaux soient occupés.

« La valeur locative est déterminée conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 15 juillet 1880. Une somme fixe de 150 fr. est déduite du total des valeurs locatives des locaux d'habitation occupés par un même contribuable, si ce total ne dépasse pas 800 fr. Cette déduction ne sera pas accordée à ceux :

« 1^o Qui ont un simple pied-à-terre à Lyon ;

« 2^o Qui sont imposés au rôle foncier de Lyon, qu'ils soient logés ou non dans leur propre maison ;

« 3^o Qui sont assujettis à la taxe sur les locaux professionnels ou à celle sur les débits au sujet du même local ou de locaux contigus.

« La taxe d'habitation est exigible en deux termes égaux, le 1^{er} mars et le 1^{er} septembre.

« Art. 13. — La taxe sur les locaux professionnels est fixée à 3 p. 100 de la valeur locative. Elle porte sur tous les locaux autres que ceux assujettis aux taxes d'habitation, sur les débits et sur les stalls d'écurie qui servent à l'exercice d'une profession ; elle est basée sur la valeur locative définie par l'article 12 de la loi du 15 juillet 1880. »

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

M. le président. « Art. 2. — A partir du 1^{er} janvier 1919, l'article 18 de la loi du 28 juin 1901 est abrogé. Il sera procédé, comme il est prescrit au dernier alinéa de l'article 17 de ladite loi, à l'imposition des constructions en cours d'exécution sur la partie de la commune précédemment exonérée de certaines taxes de remplacement. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Seront imposés, par voie de rôles supplémentaires, à la taxe d'habitation et à celles sur les locaux professionnels et sur les stalls d'écurie, les contribuables omis aux rôles primitifs et ceux qui sont venus habiter Lyon, ou s'y sont établis dans le courant de l'année. Ces derniers seront imposés à partir du 1^{er} du mois de leur installation.

« Seront également imposés dans les mêmes conditions, pour le supplément en résultant, les contribuables assujettis aux taxes sur les locaux professionnels ou sur les stalls d'écurie, qui ont développé leur installation professionnelle par une extension des locaux ou une augmentation du matériel passible de ces taxes. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Tout défaut de déclaration des éléments imposables à la taxe sur les constructions neuves, toute déclaration inexacte ou incomplète sont passibles d'une demi-taxe en sus, dont le montant ne peut être inférieur à 30 fr. Cette pénalité s'ajoute au principal de la taxe et elle est recouvrée dans la même forme. De plus, l'administration aura le droit, pendant cinq années, d'imposer les travaux qui n'auraient pas été déclarés ou l'auraient été insuffisamment. — (Adopté.)

« Art. 5. — Lorsqu'une taxe quelconque a

été imposée au nom d'une personne autre que celle régulièrement imposable, cette dernière ou le contribuable imposé peut demander la mutation de cote.

« En cas d'erreur dans la désignation des personnes imposables, reconnue après la publication des rôles, l'administration peut procéder d'office aux rectifications nécessaires.

« Ces rectifications seront notifiées au contribuable inscrit au rôle et à celui qui le remplace : l'un et l'autre conserveront le droit de présenter une réclamation pendant trois mois à partir du jour de la notification de la rectification. » — (Adopté.)

« Art. 6. — En cas de cession d'un établissement dans le cours de l'année, le cédant ou le cessionnaire sont autorisés à réclamer le transfert de la portion restant à courir des taxes sur les locaux professionnels, les débits et les stalls d'écurie, ainsi que de la taxe d'habitation imposée aux établissements visés à l'article 14 de la loi du 23 juin 1901. L'administration peut également proposer d'office la division des cotisations entre les intéressés. » — (Adopté.)

« Art. 7. — La compensation des éléments omis ou insuffisamment taxés pourra être opposée par l'administration à tout réclameur, dans la limite du montant de la taxe.

« En cas de contestations relatives à l'affectation des locaux imposables aux taxes sur les débits, sur l'habitation et sur les locaux professionnels, il ne pourra être accordé de réduction que pour la différence entre l'imposition établie et celle réellement due à raison de la véritable affectation de ces locaux. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Les dispositions de l'article 30 de la loi du 15 juillet 1880, modifiées par l'article 14 de la loi du 19 avril 1905, et relatives au paiement de la contribution des patentes en cas de déménagement, de vente volontaire ou forcée et à la responsabilité des propriétaires ou principaux locataires, sont applicables à la taxe d'habitation et aux taxes sur les locaux professionnels, sur les débits de boissons et sur les stalls d'écurie. » — (Adopté.)

« Art. 9. — La présente loi est applicable à partir du 1^{er} janvier 1919. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

3. — ADOPTION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX DOUZIÈMES PROVISOIRES DES SERVICES CIVILS POUR LE PREMIER TRIMESTRE DE 1919

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances, pour un dépôt de rapport sur un projet de loi pour lequel il demande au Sénat de déclarer l'urgence et la discussion immédiate.

M. Milliès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport, fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant : 1^o ouverture, au titre du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, de crédits provisoires applicables aux mois de janvier, février et mars 1919 ; 2^o autorisation de percevoir, pendant les mêmes mois, les impôts et revenus publics.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, veuillez donner lecture de votre rapport.

M. le rapporteur. Messieurs, le budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919 ne pouvant être voté avant le

1^{er} janvier prochain, le Gouvernement a été amené à demander des crédits provisoires pour faire face aux besoins des premiers mois de l'année qui va s'ouvrir. Ces crédits s'appliquent au premier trimestre.

Ils ont été basés d'après les dotations proposées dans le projet de budget ordinaire, compte tenu de l'inégale répartition des dépenses entre les divers mois de l'année en raison des dates d'échéance des diverses annuités, de l'époque à laquelle doivent être réglées les commandes, exécutées les travaux, payées les avances, réparties les subventions ; mais abstraction a été faite, selon la coutume, des crédits correspondant à des mesures nouvelles sur lesquelles le Parlement ne s'est pas encore prononcé. Il a été toutefois fait état, en raison de l'urgence, de la répercussion des demandes contenues dans divers projets de loi de crédits additionnels actuellement en instance devant les Chambres, mais il demeure formellement entendu que le Gouvernement ne fera pas emploi des crédits afférents à celles des demandes en question qui, finalement, viendraient à être écartées par le Parlement.

Les crédits provisoires demandés par le Gouvernement s'élevaient à la somme de 2,385,944,909 fr. pour le budget ordinaire et à celle de 287,958,070 fr. pour les budgets annexes.

La Chambre a apporté à ces demandes les augmentations suivantes, concernant le budget ordinaire :

Inscription des arrérages trimestriels du dernier emprunt 4 p. 100, dont le capital nominal atteint 30 milliards et demi.....	305.000.000
Augmentation des indemnités de séjour des jurés.....	12.500
Attribution aux pupilles de la nation de secours divers (études, apprentissage, trousseaux, bourses, etc.).....	9.000.000
Augmentation des frais de matériel de l'office national et des offices départementaux des pupilles de la nation.....	175.000
Augmentation des subventions aux communes pour les caisses des écoles, à raison du renchérissement des fournitures scolaires et de l'accroissement du nombre des bénéficiaires des caisses dont il s'agit par suite de la présence des réfugiés.....	50.000
Transfert des crédits provisoires exceptionnels, des crédits affectés aux offices de propagande commerciale.....	400.000
Transfert des crédits provisoires exceptionnels, des crédits affectés à l'office des mutilés de la guerre.....	3.000.000
Soit, au total, une augmentation de.....	317.637.500

La Chambre a, de la sorte, porté le montant des crédits provisoires à ouvrir au titre du budget ordinaire des services civils, pour le premier trimestre de 1919 à deux milliards 703,582,409 fr., laissant fixés à 287,958,070 les crédits provisoires applicables aux budgets annexes.

La répartition de ces crédits sera faite, suivant l'habitude, par ministères et par chapitres, au moyen d'un décret de M. le Président de la République.

Ils se confondront ultérieurement avec les crédits définitifs qui seront alloués pour l'exercice tout entier par la loi portant fixation du budget de 1919.

Votre commission des finances vous demande de les adopter sans modifications.

En dehors des articles fixant les crédits,

le projet de loi, déposé par le Gouvernement comprenait, comme d'ordinaire, des dispositions autorisant la perception de divers droits et revenus attribués aux budgets, en conformité des lois existantes, et, autorisant l'émission d'obligations amortissables pour subvenir aux dépenses de la 2^e section du budget annexe des chemins de fer de l'Etat. Y avaient été en outre insérés deux articles distraits du projet de budget ordinaire de 1919 et relatifs à la prorogation provisoire des actes constitutifs des octrois arrivant à expiration et au maintien, pour l'exercice 1919, du fonds commun des contributions indirectes institué au profit des communes par la loi du 22 février 1918.

Un article nouveau maintenait jusqu'au 1^{er} janvier 1920 le régime actuel de l'alcool en ce qui concerne la mainmise de l'Etat sur les alcools industriels. Cet article instituait, en outre, un office national de l'alcool auquel devait être réservé le monopole de l'achat et de la vente des alcools d'industrie.

Dans un titre II : « Disposition spéciale », le projet de loi comportait un article, distrait du projet de budget ordinaire, relatif à la modification du régime des subventions aux œuvres intéressant les gens de mer. Enfin, dans un titre III : « Moyens de service et dispositions annuelles », figurait une série de dispositions qu'on retrouve dans toutes les lois de finances, ayant pour objet d'autoriser des engagements de dépenses, d'allouer des subventions, d'autoriser l'exécution de travaux.

La Chambre des députés a adopté l'article relatif au régime de l'alcool après y avoir apporté de légères modifications. Elle a en outre introduit dans le projet de loi plusieurs articles nouveaux, ayant pour objet d'exempter de l'impôt établi par l'article 31 de la loi du 29 juin 1918 les cartes, bons et permis accordés aux agents de l'Etat pour l'exécution de leur service, d'instituer un office scientifique et technique des pêches maritimes; de relever temporairement le taux maximum des subventions que l'Etat peut allouer aux services publics de transport par automobiles. Comme conséquence de ce dernier article, elle a relevé le montant des subventions annuelles que le ministre des travaux publics et des transports pourra s'engager à allouer pendant le premier trimestre de 1919 aux entreprises des services réguliers d'automobiles.

Nous commentons ci-après les divers articles du projet de loi voté par la Chambre, en faisant connaître au fur et à mesure les conclusions de votre commission des finances.

EXAMEN DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

TITRE I^{er}

BUDGET ORDINAIRE DES SERVICES CIVILS ET BUDGETS ANNEXES RATTACHÉS POUR ORDRE AU BUDGET ORDINAIRE DES SERVICES CIVILS

§ 1^{er}. — Crédits accordés.

Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, au titre du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 2,703,582,409 fr. et applicables aux mois de janvier, de février et de mars 1919.

Art. 2. Il est ouvert aux ministres, au titre des budgets annexes rattachés pour ordre au budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 287,958,070 fr. et applicables aux mois de janvier, de février et de mars 1919.

Art. 3. — Les crédits ouverts par les articles 1^{er} et 2 ci-dessus seront répartis, par ministères et par chapitres, au moyen d'un décret du Président de la République.

Ils se confondront avec les crédits qui seront

accordés pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Pour ces trois articles, nous nous référons aux explications déjà données plus haut.

§ 2. — Impôts et revenus autorisés.

Art. 4. — Est autorisée, pour l'année 1919, la perception des contributions directes et taxes y assimilées visées par la loi du 24 juillet 1918.

Clause de style qui ne comporte pas d'observations.

Art. 5. — La perception des impôts indirects et des produits et revenus publics continuera d'être opérée, jusqu'au 1^{er} avril 1919, conformément aux lois en vigueur.

Continuera d'être faite pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919 la perception, conformément aux lois existantes, des divers produits et revenus affectés aux budgets annexes.

Continuera également d'être faite pendant les mêmes mois la perception, conformément aux lois existantes, des divers droits, produits et revenus, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées.

Cet article autorise la perception pendant le premier trimestre de 1919 des divers impôts, produits et revenus publics, abstraction faite des impôts directs dont la perception a été autorisée pour l'année entière par l'article précédent du présent projet.

Article 4. (Art. 6 du texte voté par la Chambre.)

Jusqu'au 1^{er} octobre 1920, demeure réservée à l'Etat la production des alcools autres que ceux provenant de la distillation des vins, cidres, poirés, marcs, lies et fruits frais. Les alcools rectifiés étrangers ou coloniaux ne peuvent être importés que pour le compte de l'Etat.

Un office de l'alcool sera chargé, sous l'autorité du ministre des finances, de l'achat et de la vente des alcools réservés à l'Etat et de toutes les opérations s'y rapportant. Les recettes et les dépenses seront portées à un compte spécial du Trésor. L'affectation des bénéfices fera l'objet d'une loi ultérieure.

Des arrêtés du ministre des finances et du ministre de la reconstitution industrielle régleront la reprise par l'office de l'excédent des stocks de guerre, des réquisitions et marchés en cours, et toutes questions connexes. Des arrêtés du ministre des finances régleront le fonctionnement de l'office, les prix d'achat et de cession des alcools et généralement les conditions d'application du présent article.

Les prix de cession seront différents suivant les emplois et favoriseront l'utilisation industrielle de l'alcool.

A l'importation, les liquides alcooliques non réservés à l'Etat seront frappés, en addition au droit de consommation, d'une surtaxe sur l'alcool contenu égale à la différence entre le prix d'achat et le prix de cession des alcools français destinés à la fabrication des liquides similaires. Les rhums originaires des colonies françaises bénéficieront, dans la limite des quantités moyennes importées annuellement de 1910 à 1913, de l'exemption de cette surtaxe. Mais sous déduction d'un chiffre représentatif des frais de transport qui sera fixé par arrêté du ministre des finances, des droits égaux seront perçus à titre de droits de sortie au profit des colonies, qui en reverseront moitié à l'office de l'alcool. La part des colonies sera réservée à l'exécution, dans les colonies françaises, de travaux publics dont le programme sera arrêté par décret en conseil d'Etat, ainsi qu'aux dépenses d'assistance aux vieillards, infirmes et incurables privés de ressources, d'assistance aux familles nombreuses et des caisses des écoles, dans les colonies françaises. Les génievres définis par l'article 15 de la loi du 30 mars 1902 et produits sous réserve des dispositions légales ou réglementaires concernant l'emploi des céréales seront frappés d'une surtaxe égale à la différence entre le prix d'achat et le prix de cession des alcools français destinés à la consommation de bouche.

Ces droits et surtaxes feront partie du prix soumis à l'impôt de 20 p. 100 prévu par l'article 24 de la loi du 29 juin 1918.

Le présent article est applicable à l'Algérie.

Cette disposition constitue, à elle seule, une législation complète instituant, temporairement il est vrai, — puisque la loi ne s'appliquerait que jusqu'en 1920, — un nouveau régime de l'alcool. Le monopole de fait, que les nécessités de la guerre ont conduit à mettre exceptionnellement et pour les besoins de la défense nationale entre les mains de l'Etat, serait consacré par la création d'un office de l'alcool, chargé de l'achat et de la vente des alcools d'industrie réservés à l'Etat.

Pour la transition entre le régime de la réquisition, qui avait réservé tous les alcools d'industrie et les alcools importés au service des poudreries, et le régime du monopole, de simples arrêtés ministériels régleront la reprise des stocks par l'office. De même les prix d'achat et de cession des alcools seraient fixés par des arrêtés ministériels.

A l'importation, les liquides alcooliques non réservés à l'Etat seraient frappés, en addition au droit de consommation, d'une surtaxe égale à la différence entre le prix d'achat et le prix de cession des alcools français destinés à la fabrication des liquides similaires. Les rhums des colonies seraient affranchis de cette taxe, sous réserve de droits de sortie dont moitié serait réservée à l'office.

Tout d'abord la commission du budget de la Chambre n'avait adopté que le premier paragraphe de l'article 6 et avait proposé la disjonction de l'ensemble des dispositions créant l'office de l'alcool et organisant le fonctionnement du régime du monopole.

Mais, en séance publique, à la demande de M. le ministre des finances, d'accord avec la commission du budget, la Chambre des députés a adopté la disposition dans tous ses paragraphes sauf une modification et une adjonction, qui n'en changent pas le caractère. Il n'a pas été permis à la commission des finances de connaître les raisons qui ont motivé le revirement d'opinion de la commission du budget.

M. Peytral, président de la commission des finances. Nous n'avons rien eu sous les yeux !

M. le rapporteur général. ... car les comptes-rendus officiels et analytiques de la Chambre des députés nous font encore défaut. Ce n'est pas un reproche au Gouvernement, bien entendu. Nous n'en avons connaissance que par le Gouvernement, en qui nous avons pleinement foi.

Quoi qu'il en soit, l'article dont il s'agit introduit dans le régime de l'alcool une réforme si profonde que la commission des finances ne saurait vous en proposer l'adoption sans avoir procédé à l'étude qui s'impose. Ce n'est pas en quelques heures qu'un examen sérieux et approfondi peut être fait d'un texte aussi touffu.

C'est pourquoi la commission est unanime à vous demander la disjonction de l'article 6. Elle en restera saisie, l'examinera avec la diligence que vous lui connaissez et fera tous ses efforts pour vous présenter son rapport dès la rentrée. (Très bien ! très bien !)

Art. 6. — L'article 31 de la loi du 29 juin 1918 est complété de la manière suivante :

« En sont également exemptés les cartes, bons et permis accordés aux agents de l'Etat pour l'exécution de leur service, dans les conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique rendu sur la proposition des ministres des finances et des travaux publics. »

Cet article a pour objet d'exempter de l'impôt établi par l'article 31 de la loi du 29 juin 1918 sur les cartes, bons et permis de circulation, gratuits soit en totalité, soit partiellement, délivrés sur les grands ré-

seaux de chemins de fer d'intérêt général, les cartes, bons et permis accordés aux agents de l'Etat pour l'exécution de leur service.

Dès lors qu'on a concédé à des agents la gratuité du parcours pour l'exécution de leur service, il paraît, en effet, qu'il n'y a pas lieu d'amoindrir cet avantage en les astreignant de ce chef à un impôt.

Nous appelons l'attention de M. le ministre des finances sur la nécessité de donner au règlement qui interviendra une rigidité suffisante pour qu'il ne puisse se produire des abus regrettables et que, sous prétexte d'être destinées à la circulation pour les besoins du service, les cartes accordées aux fonctionnaires soient détournées de leur objet très légitime. Il y a à sauvegarder tout à la fois les intérêts du Trésor et de la moralité publique. (*Très bien! très bien!*)

M. L.-L. Klotz, ministre des finances. Je vous remercie, monsieur le rapporteur général, de l'indication que vous voulez bien donner au ministre des finances. Il veillera avec un soin jaloux à l'observation des règles si tutélaires que vous venez de rappeler.

M. le rapporteur général. Nous lui avons donné ces indications en toute confiance.

M. le ministre. Je vous en remercie.

M. le rapporteur général. Art. 7. — Est autorisée, à titre provisoire, jusqu'au 31 décembre 1919 inclusivement, sans vote contraire des conseils municipaux, quand il n'aura pu être statué dans les conditions prévues par les articles 137 et 139 de la loi du 5 avril 1884, la prorogation des actes constitutifs de tout octroi arrivant à expiration le 31 décembre 1918.

Depuis le début de la guerre, le Parlement a voté, chaque année, diverses mesures exceptionnelles destinées à assurer la prorogation des taxes d'octroi. Ces mesures avaient pour objet : d'une part, d'accorder au Gouvernement une délégation provisoire qui lui permit de prolonger, en vertu de décrets rendus en conseil d'Etat, non plus pour six mois, comme avant la guerre, mais pour une année, les surtaxes d'octroi venant à expiration; d'autre part, d'admettre les conseils municipaux à maintenir purement et simplement les situations existantes, en attendant que les formalités réglementaires pussent être accomplies et sous la réserve expresse que les dispositions de l'article 17 de la loi de finances du 30 juillet 1913 (nivellement des droits d'octroi sur les huiles végétales) et de l'article unique de la loi du 13 août 1913 (fixation de nouveaux maxima pour les droits d'octroi sur les poissons de mer) fussent strictement observées.

Les raisons qui ont motivé ces mesures extraordinaires n'ont rien perdu de leur valeur en ce qui concerne la nécessité de procurer aux communes les moyens de conserver leurs octrois lorsqu'elles sont empêchées de remplir les formalités légales.

L'article proposé leur maintien, en conséquence, les facilités précédemment accordées. Toutefois, certaines modifications ont été apportées au texte voté les années précédentes. On sait que la loi du 22 février 1918 a supprimé, jusqu'au 31 décembre 1918, les taxes et surtaxes d'octroi sur les boissons et créé pour les remplacer un fonds commun de contributions indirectes. Il n'y a donc plus lieu d'insérer de dispositions relatives aux surtaxes. En outre l'application des lois des 30 juillet et 13 août 1913, qui devait être réalisée au fur et à mesure de l'expiration des tarifs, a été complètement assurée le 1^{er} janvier 1918, cinquième échéance à partir de 1913. On a donc sup-

primé la réserve insérée à cet effet dans l'article 32 de la loi du 31 décembre 1917.

Art. 8. — Sont de même maintenues pour l'exercice 1919 les dispositions de la loi du 22 février 1918 relatives à la suppression des taxes ou surtaxes d'octroi sur les boissons, à la création et à la répartition d'un fonds commun de contributions indirectes au profit des communes.

La loi du 22 février 1918 a supprimé, jusqu'au 31 décembre 1918, les taxes et surtaxes d'octroi sur les boissons, en créant pour les remplacer un fonds commun de contributions indirectes. Malgré les circonstances, le nouveau système a donné des résultats favorables; les cinq premiers mois de son application ont fourni une recette de 65,333,792 fr. à partager entre les communes, soit un rendement annuel d'environ 166 millions. Aussi est-il dans les intentions du Gouvernement de le rendre définitif; un titre spécial a été inséré à cet effet dans le projet de loi sur le régime de l'alcool rapporté par M. Tournan, au nom de la commission de la législation fiscale de la Chambre des députés. En attendant le vote de ce dernier projet de loi, l'article ci-dessus prévoit une prorogation provisoire du régime actuellement en vigueur, comme on a prévu jusqu'ici des prorogations provisoires des octrois.

§ 3. — Budgets annexes.

Art. 9. — Le ministre des finances est autorisé pour subvenir, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, aux dépenses de la deuxième section du budget annexe des chemins de fer de l'Etat, à émettre, dans les conditions déterminées par l'article 44 de la loi de finances du 13 juillet 1911, des obligations amortissables dont le montant ne pourra excéder la somme de 35,002,700 fr.

Cet article fixe, par application de l'article 44 de la loi de finances du 13 juillet 1911, le maximum des obligations amortissables que le ministre des finances est autorisé à émettre en vue de subvenir aux dépenses inscrites à la deuxième section du budget annexe des chemins de fer de l'Etat pendant les trois premiers mois de 1919.

On sait que, s'il n'est pas usé de la faculté d'émission, l'autorisation accordée au ministre des finances lui permet de faire aux chemins de fer de l'Etat, sur les ressources de la dette flottante, des avances jusqu'à concurrence du montant de l'émission prévue.

TITRE II

DISPOSITION SPÉCIALE

Art. 10. — Il est institué un office scientifique et technique des pêches maritimes doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et rattaché comme établissement public de l'Etat à l'administration des transports maritimes et de la marine marchande.

Les installations et le matériel dépendant actuellement du service scientifique des pêches maritimes sont affectés à l'office scientifique et technique des pêches maritimes.

L'administration de l'office scientifique des pêches maritimes est assurée par un conseil d'administration composé de vingt-cinq membres nommés par le ministre chargé de la marine marchande et dont quatorze au moins doivent être choisis parmi les représentants des entreprises de pêches maritimes et des industries s'y rattachant.

Un décret contresigné par le ministre chargé de la marine marchande et par le ministre des finances réglera les conditions de fonctionnement de l'office scientifique et technique des pêches maritimes.

Cet article est extrait du projet de budget ordinaire de l'exercice 1919. Le service scientifique des pêches a été organisé par

arrêté du 6 mars 1912, dans le but d'effectuer des études et des recherches scientifiques présentant un intérêt pratique pour l'industrie des pêches maritimes et de fournir au ministre tous renseignements utiles d'ordre scientifique se rattachant à l'exploitation des richesses de la mer.

Doté de faibles crédits (42,260 fr.) répartis entre un inspecteur général, quatre naturalistes et plusieurs laboratoires, ce service n'a pas donné de résultats satisfaisants.

Il paraît cependant nécessaire, pour un pays comme la France, où les pêches maritimes ont une si grande importance économique, de créer, à l'exemple des grands pays maritimes, une institution permettant de donner aux recherches océanographiques, ichthyologiques et autres qui intéressent, directement et pratiquement, les pêches maritimes, toute l'importance qu'elles méritent; on doit envisager, dans ce but, la création d'un institut scientifique des pêches maritimes qui devra fonctionner, non à Paris, mais sur le littoral, ainsi que la location ou l'achat d'un ou plusieurs navires-laboratoires formant annexe de l'institut. De cette transformation résulteront des dépenses dépassant sensiblement la somme modique actuellement inscrite au budget, en sorte qu'à la subvention de l'Etat devrait s'ajouter le concours bénévole ou obligatoire, sous forme de taxe, des armateurs à la pêche ou de tous autres intéressés à cette industrie, concours que ceux-ci sont disposés à fournir si les pouvoirs publics veulent bien leur confier la gestion effective du service des recherches scientifiques dont les travaux, au lieu de rester purement théoriques, auraient une orientation réellement pratique et utilitaire.

C'est à cette conception que répond la création d'un office scientifique et technique des pêches maritimes, analogue à la caisse des recherches scientifiques rattachée au ministère de l'instruction publique, à l'administration duquel les armateurs, les praticiens, les pêcheurs, concourront avec les savants, physiciens, biologistes, naturalistes, ingénieurs, hydrographes, etc. En contribuant au fonctionnement de l'établissement par une subvention qui serait fixée à 50,000 fr., l'Etat cessera de le considérer comme un bureau dépendant d'une administration centrale; il en confiera, sous son contrôle, la gestion aux compétences scientifiques, aux professionnels et aux intéressés de l'industrie des pêches.

Art. 11. — Est relevé de 80 p. 100, pendant une période de cinq années à partir de la promulgation de la présente loi, le taux maximum des subventions que l'Etat peut allouer aux services publics de transports par automobiles en vertu :

1^o De la loi de finances (article 65) du 26 décembre 1908 (services pour voyageurs, messageries et marchandises);

2^o De la loi de finances (article 79) du 30 juillet 1913 (services en montagnes);

3^o Des lois du 29 mars 1917 (article 4) et 4 août 1917 (article 17) (services exclusivement affectés aux transports des marchandises).

Ces dispositions pourront s'il y a lieu, être appliquées aux entreprises en cours pour le temps restant à courir sur la durée des contrats actuellement en vigueur.

L'organisation des entreprises de transports automobiles se trouve actuellement entravée par la hausse considérable des frais d'exploitation résultant de l'élévation du prix d'achat du matériel et des matières premières, ainsi que de l'augmentation des salaires du personnel.

Pour remédier à cet état de choses, les services existants ont déjà relevé leurs tarifs de transport, mais ce relèvement ne saurait, à moins de devenir prohibitif, dépasser une certaine proportion.

Dans ces conditions, il est indispensable de relever le taux maximum des subven-

tions que l'Etat peut allouer aux entreprises dont il s'agit en vertu des textes en vigueur. Un délai de cinq ans, à dater du 1^{er} janvier 1919, paraît nécessaire et suffisant pour permettre le retour à des prix, sinon égaux, du moins voisins de ceux d'avant-guerre.

Art. 12. — A la date du 1^{er} janvier 1919, le montant des sommes reçues par la caisse des invalides de la marine pour être affectées, en vertu de l'article 21 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, modifié par l'article 7 de la loi du 19 avril 1906, à des subventions aux chambres de commerce, à des établissements d'utilité publique et autres institutions ou sociétés, et qui n'auront pas, à cette date, reçu une telle affectation, sera intégralement versé au Trésor public.

A partir de cette date, par modification à l'article 21 de la loi du 7 avril 1902 et à l'article 7 de la loi du 19 avril 1906, les prélèvements ou majorations prévus auxdites lois et appliqués aux crédits budgétaires destinés aux compensations d'armement et aux primes à la construction seront diminués de 2 p. 100. Il sera fait face au paiement des subventions mentionnées au premier alinéa du présent article, comme de toutes autres subventions analogues, à l'aide des ressources générales du budget, dans la limite des crédits qui seront spécialement accordés à cet effet. Le relevé des décisions allouant des subventions sera publié trimestriellement au *Journal officiel*.

La loi du 30 janvier 1893 (art. 12) a, pour la première fois, manifesté l'intention du législateur de venir en aide aux marins et à la population maritime par des secours et des subventions accordés indépendamment des secours et des pensions dont la concession est assurée par l'administration de l'établissement des invalides de la marine. Sans en fixer le chiffre, elle prévoit seulement, pour une durée de dix ans, qu'une retenue de 4 p. 100 sur les primes à la construction et à la navigation sera versée à la caisse des invalides de la marine et que le produit de cette retenue sera affecté :

1^o A l'allocation de secours aux marins français, victimes de naufrages et autres accidents, ou à leur famille ;

2^o A des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien, dans les ports français, d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toute autre institution pouvant leur être utile.

Le décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi précitée, en outre (art. 43 et 44), que le montant des prélèvements de 4 p. 100 sera affecté : pour les deux tiers, au moins, à l'allocation de secours aux marins français du commerce, victimes de naufrages et autres accidents, ou à leur famille, et, pour le reste, c'est-à-dire pour 1,33 p. 100, à des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, en vue de la création et de l'entretien des institutions utiles aux marins.

La loi du 7 avril 1902, partant d'un autre point de vue, a, au contraire, limité à 150 millions les sacrifices imposés au Trésor, pour venir en aide à la construction et à l'armement français, et fixé à 2 p. 100 des primes à la construction, des primes à la navigation, ainsi que des compensations d'armement, la somme à verser à la caisse des invalides pour le service des subventions. C'est donc, au maximum, une somme de 3 millions qui était consacrée à cet objet.

Mais les constructeurs et les armateurs firent de suite remarquer que, si sous le régime de la loi de 1893 l'Etat avait accompli une libéralité au bénéfice des marins, cet acte n'était pas aux dépens de l'armement, tandis que, sous le régime de la loi nouvelle, les crédits accordés (150 millions)

se trouvaient réduits, non seulement de 3 millions pour les subventions, mais, en outre, d'une somme indéterminée, pouvant atteindre 7 ou 8 millions, par les sommes versées à la caisse de prévoyance des marins, en sorte que les crédits de 150 millions, concédés aux constructeurs et aux armateurs, se trouvaient, en réalité, ramenés à 138 ou à 140 millions.

La loi du 19 avril 1906, faisant droit aux réclamations de l'armement, décida qu'à l'avenir (article 7), les primes à la construction et les compensations d'armement instituées par ladite loi ne seraient plus soumises aux retenues prescrites par les articles 4 et 21 de la loi de 1902, mais, qu'au contraire, il serait inscrit chaque année, au budget du ministère de la marine, pour recevoir l'affectation spécifiée par les susdits articles, des crédits égaux à 6 p. 100 des primes à la construction et 11 p. 100 des compensations d'armement prévues comme devant être liquidées au cours de l'exercice. On entraînait donc ainsi dans une voie nouvelle, celle de l'inscription au budget d'une somme annuelle destinée à améliorer le sort des marins et celui des populations maritimes.

Mais le principe de la loi de 1893 subsistait toujours ; au lieu de rechercher quels étaient les besoins réels des marins, ceux des institutions destinées à leur être utiles, et de fixer en conséquence le montant des sommes à leur accorder annuellement, on ne continuait à verser au fonds des subventions qu'une somme proportionnelle aux primes attribuées à la construction et à l'armement. D'où cette anomalie qu'en cas d'une grande prospérité de la marine marchande française, les primes cessant d'être nécessaires, aucune ressource n'existerait plus pour le fonds des subventions, dont les besoins se feraient néanmoins sentir d'autant plus que le nombre des marins augmenterait fatalement et que le nombre des établissements destinés à leur être utiles croîtrait aussi en proportion.

L'article proposé a pour but de faire disparaître cette anomalie, en restituant complètement à l'Etat l'intégrité de son rôle tutélaire. Dorénavant, en effet, les crédits budgétaires pourront être proportionnés aux besoins des marins et des établissements qui peuvent leur être utiles ; ils resteront indépendants des encouragements donnés par l'Etat à la construction ou à l'armement.

D'autre part, les crédits étant désormais inscrits au budget de la marine marchande, le contrôle parlementaire pourra s'exercer pleinement quant à leur utilisation.

TITRE III

MOYENS DE SERVICE ET DISPOSITIONS ANNUELLES

Art. 13. — Est fixé à 100 millions, pour les mois de janvier, de février et de mars 1919, le maximum du compte courant à ouvrir au Trésor pour les sommes non employées appartenant aux caisses d'assurances régies par la loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes, et dont la gestion financière est confiée à la caisse des dépôts et consignations, en vertu de l'article 15 de ladite loi.

Le taux de l'intérêt servi par le Trésor sera le même que celui du compte courant de la caisse des dépôts et consignations.

Cet article a figuré dans toutes les lois de finances, depuis 1912. Il n'appelle pas d'observations.

Art. 14. — La ville de Paris est autorisée à mettre en circulation des bons de la caisse municipale pour une somme qui ne pourra excéder 40,000,000 fr.

Le maximum fixé est le même qui figure dans les lois de finances antérieures.

Art. 15. — Le ministre de l'intérieur est autorisé à engager, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, dans les conditions déterminées par la loi du 12 mars 1888 et par le décret du 10 avril 1914, pour le programme vicinal de 1919, des subventions qui ne pourront excéder la somme de 4,500,000 fr. et qui seront imputables tant sur les crédits de l'exercice 1919 que sur les crédits à ouvrir ultérieurement.

Ces autorisations d'engagement se confondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le crédit d'engagement demandé pour le premier trimestre de 1919 est égal à la totalité du crédit prévu pour l'année entière dans le projet de budget ordinaire de 1919.

Les autorisations consenties en 1918 ont été de la même somme.

Art. 16. — Le montant total des subventions annuelles que le ministre des travaux publics et des transports peut s'engager pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, à allouer aux entreprises de voies ferrées d'intérêt local, en vertu de la loi du 31 juillet 1913, ne devra pas excéder la somme de 50,000 fr.

Ces autorisations d'engagement se confondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le crédit d'engagement demandé pour le premier trimestre de 1919 est le quart de celui accordé pour 1918, par la loi de finances du 29 juin 1918.

Art. 17. — Le montant total des subventions annuelles que le ministre des travaux publics et des transports peut s'engager, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, à allouer aux entreprises de services réguliers d'automobiles, en vertu de l'article 65 de la loi de finances du 28 décembre 1908, de l'article 4 de la loi du 23 mars 1917 et de l'article 17 de la loi du 4 août 1917, ne devra pas excéder la somme de 900,000 fr.

Ces autorisations d'engagement se confondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le crédit d'engagement demandé par le Gouvernement pour le premier trimestre de 1919 dans le projet de loi était de 500,000 fr. Il était égal à la totalité du crédit prévu pour l'année entière dans le projet de budget ordinaire de 1919, et aussi aux autorisations consenties en 1918.

Comme conséquence du vote de l'article 11 du présent projet de loi, qui relève temporairement de 80 p. 100 le taux maximum des subventions que l'Etat peut allouer aux services publics de transports par automobiles, la Chambre a augmenté de 80 p. 100 également et porté à 900,000 fr. le montant des subventions annuelles pouvant être accordées pendant le premier trimestre de 1919. Cette modification, corollaire de l'article 11 du présent projet de loi, ne peut soulever d'objections.

Art. 18. — Les travaux à exécuter, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, soit par les compagnies de chemins de fer, soit par l'Etat, pour la continuation des lignes nouvelles en construction des grands réseaux concédés, ne pourront excéder le maximum de 3,750,000 fr.

Cette somme se confondra avec celle qui sera autorisée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le maximum fixé représente moins du quart des autorisations accordées pour 1918 (17,000,000 fr.).

Art. 19. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement (c'est-à-dire de ceux qui deviennent nécessaires postérieurement à la mise en exploitation des lignes) à exécuter en 1919, et dont le ministre des travaux pu-

blies et des transports pourra autoriser l'imputation au compte de ces travaux, est fixé, pour les mois de janvier, de février et de mars 1919, non compris le matériel roulant, à la somme de 15 millions de francs, qui se confondra avec celle qui sera fixée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le maximum fixé est supérieur de 1 million au quart des autorisations accordées pour 1918 (64 millions de francs).

Art. 20. — Le montant des travaux complémentaires à effectuer sur le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, à l'aide d'avances à faire par l'Etat dans les conditions de l'article 4 de la convention de concession du 30 octobre 1880, et dont le ministre des colonies pourra approuver les projets pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, sous la réserve de l'inscription au budget du ministère des colonies des crédits nécessaires à l'exécution, ne pourra excéder le maximum de 1,735,000 fr.

Cette autorisation d'engagement se confondra avec celle qui sera accordée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919.

Le maximum prévu est beaucoup plus élevé que d'habitude (200,000 fr. pour l'année entière). L'importance du chiffre proposé vient de la nécessité pour la compagnie de commander, dès le début de 1919, le matériel roulant et de traction dont l'achat, reconnu nécessaire depuis plusieurs années, devient absolument urgent pour faire face au trafic.

Art. 21. — Toutes contributions directes et indirectes autres que celles qui sont autorisées par les lois en vigueur et par la présente loi, à quelque titre ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition pendant trois années contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui en auraient fait la perception.

Clause de style qui ne comporte pas d'observation.

En conséquence des explications qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt de nos collègues dont voici les noms : MM. Peytral, Millès-Lacroix, Doumer, Bérard, Chabert, Mollard, Butterlin, Empereur, Lintilhac, Hubert, Félix Martin, Leblond, Peyronnet, Dehove, Gravin, Ordinaire, Hayez, Cannac, Milan, plus une signature illisible.

Je mets aux voix la déclaration d'urgence. (L'urgence est déclarée.)

M. le président. Je consulte le Sénat sur la discussion immédiate.

(La discussion immédiate est prononcée.)

M. le président. La parole, dans la discussion générale, est à M. de Las Cases.

M. de Las Cases. Messieurs, la question que je désire poser à M. le ministre est des plus simples, mais elle nécessite une réponse précise, car elle intéresse un grand nombre de nos compatriotes, et spécialement de nos poilus.

La Chambre a décidé qu'en principe aucun sursis ne serait accordé pendant la démobilisation. Elle a voulu, ainsi, éviter tout ce qui pourrait être de nature à paraître contraire à l'égalité, et c'était là une pensée excellente. Mais l'égalité n'exige pas la même fonction de chacun ; elle exige simplement la même somme de sacrifices et de services utiles.

Or l'application stricte du principe aboutirait à des résultats déplorables. Je con-

mais, en particulier, un canton perdu dans les neiges, à l'heure actuelle, qui se trouve réduit à la famine faute d'un boulanger, plus ou moins occupé dans un dépôt comme auxiliaire, que l'on a refusé de renvoyer, malgré la nécessité, en raison de la décision de la Chambre.

M. Loucheur a parfaitement saisi ce qu'il y avait là d'excessif ; et, parlant des ouvriers des usines, dans l'autre Assemblée, il a dit : « Je ne pourrais pas aboutir à la démobilisation, si auparavant je ne pouvais pas disposer d'un certain nombre de fourriers. »

J'espère que cette pensée est également la vôtre. Elle est celle de M. le sous-secrétaire d'Etat à la démobilisation qui a employé, à ce sujet, un euphémisme charmant. Il a dit : « Nous appliquerons votre nouvelle décision, mais nous conserverons les « aménagements anciens ». Cette dernière expression est évidemment académique, c'est en quelque sorte le pseudonyme du mot « sursis » ; mais nos braves poilus, qui aiment le langage simple, seraient heureux de connaître si l'interprétation de M. le sous-secrétaire d'Etat répond à leur désir.

J'ajoute que la question soulevée par nous concerne, non pas seulement les ouvriers des usines, mais aussi les ouvriers agricoles. (*Très bien ! très bien !*) J'en ai entre-tenu M. Loucheur, et je ne crois pas trahir les règles parlementaires en vous confiant que, dans la pensée de M. le ministre de la reconstitution industrielle, comme dans celle de M. le sous-secrétaire de la démobilisation, le mot de « fourriers » que je rappelai il n'y a qu'un instant, s'applique aussi bien aux ouvriers agricoles qu'aux ouvriers industriels. Ces sont les ouvriers agricoles qui nous procureront le blé, la viande nécessaire et les fourrages indispensables. J'ajoute qu'à l'heure actuelle nous recevons de tous côtés des lettres de braves gens qui sont sur le front depuis le commencement de la guerre et nous disent, en parlant de la situation de leur ferme ou de leur petite exploitation : « Voilà quatre ans que nous avons quitté notre pays, ce sont les femmes, les femmes seules, nos épouses, nos sœurs, nos mères qui avec ce courage admirable qu'ont eu les femmes de France, ont continué l'exploitation de nos propriétés ; mais aujourd'hui, après quatre ans de guerre, le foyer, quand il n'est pas détruit, est singulièrement misérable. Ce sont les ustensiles qui manquent, ce sont nos outils qui sont supprimés ou qui ont été si dégradés qu'il nous faudrait les réparer. Pourquoi ne nous accorderait-on pas un sursis pour assurer la campagne agricole qui doit s'ouvrir et qui doit être nécessairement préparée sur le champ ?

C'est la pensée qui me fait parler devant vous et qui m'a incité à présenter ces brèves observations. (*Partez !*)

J'ajoute, car, sans vouloir faire ici aucune discrimination qui pourrait être de nature à opposer les uns aux autres, ce qui serait presque une trahison, j'ajoute que le paysan français doit nous intéresser tout spécialement. N'est-ce pas lui qui est resté dans la tranchée depuis quatre ans ? N'est-ce pas lui qui a montré une persévérance admirable ? N'est-ce pas à lui que nous devons la victoire actuelle, pour une grande partie ?

Il a bravé pour nous la mort, la faim, le givre. Nous lui devons l'honneur et le bonheur de

(*Très bien ! très bien !*)

Songeons-y donc toujours, je vous en prie, et ne faisons rien qui puisse être de nature à le mécontenter. A l'heure actuelle, beaucoup de mes compatriotes m'écrivent : « Je serais au premier rang, avec l'armée qui marche, je ne dirais rien ; mais je suis dans un dépôt éloigné de mon département. Ne pourrait-on pas me rapprocher de mon foyer ?

Ne pourrait-on pas m'accorder une permission de temps à autre pour le réorganiser ? D'autres disent : « Nous sommes dans un dépôt, accablés par l'ennui ; nos bras restent ballants, alors que nos mains ne demandent qu'à s'employer et à s'utiliser pour la production du pays. »

De tels sentiments sont bien naturels ; il ne faut pas laisser nos soldats dans l'inaction et leur permettre de croire qu'on les garde sous les drapeaux sans nécessité.

Certes, il est nécessaire de conserver une armée puissante parce que, à l'heure des conclusions de la paix, l'autorité que notre pays s'est acquise par la victoire, devra être renforcée par l'existence d'une armée puissante et capable encore de le défendre, s'il en était besoin. Mais nos soldats ne veulent pas rester inactifs, alors qu'ils pourraient s'employer d'une façon plus utile.

Des sursis, à cet égard, rendraient à eux-mêmes et au pays un immense service. Nous devons faire beaucoup pour le paysan. Sa persévérance, sa foi dans l'avenir, son courage ont joué un grand rôle jusqu'ici et ce rôle sera, demain, plus grand encore : ce sont ces mains calleuses qui relèveront la France, qui assureront une nouvelle prospérité à notre nation. C'est grâce au bon sens de nos paysans que le pays résistera victorieusement à toutes ces idéologies délétères issues d'un collectivisme germanique dont nous voyons là-bas, vers l'Orient, les déplorables résultats. Le paysan français a, en grande partie, gagné la guerre ; permettez-lui de gagner la paix ! (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Our-nac.

M. Our-nac. Messieurs, nous avons écouté, hier, avec le plus grand plaisir, les paroles prononcées par M. le rapporteur général sur la situation faite au Sénat à propos du vote des crédits qui nous sont demandés.

Hier, encore, la Chambre discutait ces cahiers de crédits, et c'est aujourd'hui, dans les quelques heures qui nous sont imparties, que l'on nous demande de voter des sommes s'élevant jusqu'à 12 milliards pour trois mois, chiffres inconnus jusqu'ici et sur lesquels nous n'avons reçu aucun document. Rien n'a été distribué ; le *Journal officiel* même m'a été remis personnellement à une heure au moment où je rentrais chez moi.

Voix nombreuses. Vous êtes un privilégié !

M. Our-nac. J'en conclus que nous sommes appelés simplement à jouer ici une comédie... (*Très bien ! sur divers bancs !*) qui ne convient point au caractère du Sénat.

On nous demande, en réalité, de simuler un vote sérieux, de statuer d'après une opinion que nous n'avons pas été en mesure de nous former et sur des faits que nous ignorons totalement.

Dans ces conditions, j'estime qu'après les très belles paroles prononcées hier, mais que nous entendons répéter tous les ans, depuis déjà longtemps, il serait peut-être bon d'ajouter un acte. (*Approbaton.*)

En France, les paroles n'ont jamais manqué ; tout se résout par des discours et quelquefois par des enquêtes, mais, en l'espèce, une sanction peut vous être proposée je crois, et je vais vous la faire connaître, au nom d'un très grand nombre de mes collègues ; je vous propose, messieurs, de voter le budget qui vous est soumis sans le discuter et sans y apporter aucune modification. (*Mouvements divers.*)

Dans des circonstances différentes, si la situation était normale ce n'est pas un vote de cette nature que nous vous aurions de-

mandé, ce serait au contraire un refus formel de voter le budget; mais il ne nous convient pas de créer actuellement des ennuis à un Gouvernement qui a toute notre confiance, surtout son chef, car nous n'oublierons jamais que c'est son indomptable patriotisme qui a aidé nos soldats et leurs chefs à obtenir la grande victoire dont nous nous enorgueillons. (*Très bien! très bien!*)

M. Henry Chéron. La pénitence est douce! (*Sourires.*)

M. Ournac. En résumé, il serait superflu de m'étendre davantage sur cette question, car le procès est jugé et j'ajoute même gagné devant vous — je vous propose de voter le budget sans discussion, ce vote comportant la plus grande confiance au Gouvernement.

Mais en faisant le pays juge, surtout de la situation qui nous est faite par une fraction de la Chambre des députés qui a mis le Sénat dans cette situation incompatible avec le rôle de contrôleur des finances qui lui est imparté par la Constitution, et en en faisant une sorte d'exécuteur testamentaire *in extremis*, je vous demande, messieurs, pour la dignité du Sénat, de voter le budget sans discussion. (*Applaudissements.*)

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

M. le rapporteur général. Il est de mon devoir, Messieurs, au nom de la commission des finances, de répondre quelques mots au discours plein d'humour de l'honorable M. Ournac.

Notre collègue nous demande de voter le budget sans débat. Mais, en fait, lui-même a institué un débat, car il est venu à la tribune prononcer un discours.

M. Gaudin de Villaine. Il n'y a pas d'autre moyen de poser la question!

M. le rapporteur général. C'est la démonstration que le débat est utile.

Nous avons voté hier non pas les 12, mais les 8 milliards auxquels s'élevaient les crédits provisoires applicables aux dépenses militaires et aux dépenses exceptionnelles des services civils pour le premier trimestre de 1919. Aujourd'hui, il nous reste à voter environ une somme de 2 milliards pour le budget ordinaire. Ces crédits nous allons les adopter en bloc. La commission des finances a, en ce qui les concerne, passé l'éponge; elle a voté tous les crédits qui lui étaient demandés par le Gouvernement et vous lirez dans le rapport si vous n'en avez pas entendu la lecture hier, que, précisément, elle a tenu, sur certains points, à ne pas proposer de modifications, afin de marquer par là toute la confiance qu'elle a dans le Gouvernement et dans le chef dont vous avez fait l'éloge, comme nous l'avons fait nous-même d'ailleurs il y a quelques jours. (*Très bien! très bien!*)

Nous estimons qu'il serait contraire à la dignité du Sénat...

M. Ournac. Comment cela?...

M. le rapporteur général. Vous pouvez avoir votre opinion personnelle, mon cher collègue, mais moi, je crois pouvoir déclarer qu'il serait contraire à la dignité du Sénat et en tout cas de la commission des finances, au nom de laquelle j'ai l'honneur de parler, d'accepter en bloc tout un ensemble de dispositions importantes, sans examen.

La commission des finances s'est livrée, quant à elle, à une étude des plus laborieuses.

M. Ournac. Vous avez lu votre rapport, mon cher collègue, mais je me permets de vous faire remarquer qu'il ne nous a pas été

distribué et que nous n'avons pas pu en prendre connaissance, en réalité.

M. le rapporteur général. J'ai d'abord commencé à lire le projet quand il a été déposé à la Chambre, le 4 décembre dernier. Le devoir de la commission des finances était d'en prendre immédiatement connaissance, afin de suivre les travaux de la commission du budget et ceux de l'autre Assemblée.

Hier, j'ai déclaré que la situation qui nous était faite, à la commission des finances et au Sénat, était profondément regrettable; j'ai exprimé mes sentiments d'indignation à cet égard. Nous ne pourrions cependant aller jusqu'à voter en bloc ce projet; ce n'est pas le rôle de la commission des finances, ce ne peut être davantage celui du Sénat. (*Très bien! très bien!*)

M. Milan. Nous n'avons pas d'autre moyen!

M. le rapporteur général. J'espère donc que vous me suivrez lorsque, tout à l'heure, au nom de la commission des finances, je demanderai la disjonction de certaine disposition nouvelle, votée par la Chambre, et sur laquelle nous ne possédons aucune indication.

Pour me résumer, afin de sauvegarder la dignité du Sénat, je vous demande, messieurs, de vouloir bien, conformément à la tradition et à la loi, procéder à la discussion, article par article, du projet qui vous est soumis. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

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

M. Ournac. Si vous donnez la parole, monsieur le président, pour discuter les articles du projet, ma proposition se trouve écartée en fait: je demande au contraire, la suppression de toute discussion. (*Mouvements divers.*)

M. le rapporteur général. C'est institutionnel, c'est inadmissible!

M. Henry Chéron. On ne peut proposer au Parlement de renoncer à son droit de discussion!

M. le président. La discussion générale ayant été régulièrement ouverte par l'intervention de MM. de Las Cases et Ournac, je dois donner la parole aux autres orateurs dans l'ordre de leur inscription. (*Très bien!*)

Le Sénat ne pourrait donc être appelé à se prononcer sur la motion annoncée qu'après la clôture de la discussion générale lors du passage à la discussion des articles. (*Adhésion.*)

M. Paul Doumer. Le refus du passage à la discussion des articles entraînerait alors le rejet pur et simple du projet de loi.

M. Empereur. Messieurs, je demande au Sénat la permission de présenter quelques brèves observations au sujet des nouveaux timbres, du tabac et des allumettes.

Depuis quelque temps, de nouveaux types de timbres ont été créés: des timbres de paiement, des timbres de quittances et des timbres d'effets de commerce négociables ou non négociables. Ces trois catégories de timbres ont même valeur — ils sont chacun de 0,20 p. 100 et fractions de 100 fr. — mais ils ne sont pas logés à la même enseigne. Les timbres de quittance se trouvent dans tous les bureaux de poste, dans tous les bureaux de l'enregistrement et dans quelques bureaux de tabac autorisés à vendre du papier timbré, tandis que les timbres de paiement et surtout les timbres d'effets de commerce ne se trouvent que dans les bureaux de l'enregistrement. On ne les trouve ni dans les bureaux de poste, ni même dans les bureaux de tabac autorisés à

vendre du papier timbré. Il en résulte que le public se les procure très difficilement.

M. Gaudin de Villaine. C'est vrai!

M. Empereur. En effet, les bureaux d'enregistrement sont souvent situés loin des centres commerciaux. La conséquence est que beaucoup de personnes cherchent à se passer des timbres de commerce, et c'est peut-être ce qui fait que ces timbres n'ont pas rapporté jusqu'à présent les produits qu'on en attendait.

Monsieur le ministre des finances, je viens vous demander s'il ne vous serait pas possible de faire, pour les timbres de commerce et de paiement, ce qui a été fait pour les timbres de quittance, c'est-à-dire les mettre à la disposition du public dans tous les bureaux de poste et dans les bureaux de tabac autorisés à vendre du papier timbré. Il y aurait là une plus grande commodité pour tout le monde et, en même temps, un avantage pour le Trésor, car ces timbres étant mis largement à la disposition du public, celui-ci serait moins tenté d'éluder les prescriptions de la loi.

J'en arrive à la question du tabac et des allumettes.

Vous savez tous, messieurs, que tabac et allumettes ont souvent fait défaut, depuis le début de la guerre, au grand détriment du Trésor.

Non seulement les poilus ont souffert du manque de tabac, mais les civils en ont été privés à l'intérieur. Quant aux allumettes, ce fut véritablement désastreux. Permettez-moi de vous en citer un exemple:

Dans certains villages de la montagne, éloignés des grands centres, il a fallu organiser, faute d'allumettes, ce qu'on a appelé des équipes de « garde-feu »; certaines personnes étaient chargées de conserver les braises ardentes pendant la nuit pour pouvoir allumer les foyers au lever du jour.

Voix diverses. — C'étaient les vestales!

M. Empereur. Evidemment, nos braves paysans se sont contentés d'exprimer discrètement autour d'eux leur mécontentement. Ils sont restés sages et calmes en attendant la victoire, ils ne se sont pas insurgés comme l'auraient fait certaines catégories d'habitants des grandes villes, si ces derniers avaient été privés aussi complètement d'allumettes que nous l'avons été nous-mêmes dans nos campagnes.

Je vous prie, monsieur le ministre, de prendre les mesures nécessaires pour que les allumettes ne manquent plus. Vous en avez le monopole.

M. Touron. C'est pour cela que les choses vont si bien!

Un sénateur à droite. Il y a aussi un monopole du tabac, et on en manque également!

M. Empereur. Si l'absence de moyens de transports ne vous permet pas d'envoyer partout des allumettes en quantité suffisante, vous pourriez créer des centres de fabrication en province. Avant la guerre, il y avait énormément de fraudeurs qui fabriquaient des allumettes de contrebande.

M. Guillaume Chastenot. Et économiquement!

M. Empereur. Elles coûtaient beaucoup moins cher que celles de l'Etat, et étaient même meilleures.

M. Milan. Il n'y a plus qu'à s'entendre avec les contrebandiers! (*Rires approbatifs.*)

M. Empereur. Il ne vous serait pas difficile d'installer quelques fabriques en province, l'outillage ne serait pas considérable. Vous n'auriez qu'à envoyer, dans certains centres, quelques employés qui

organiseraient sur place la fabrication des allumettes et la distribution au public par les intermédiaires actuels. Cela éviterait les graves inconvénients que je viens de signaler. Les allumettes sont indispensables dans les ménages; il faut que le public puisse s'en procurer aisément. Dans certains endroits, il y a eu des briquets, mais ces briquets ne pouvaient pas servir la plupart du temps faute d'essence.

La pénurie de tabac a été aussi très pénible pour les fumeurs. Il paraît que l'habitude de fumer est d'une ténacité si impérieuse que certaines personnes préféreraient se passer de pain que de tabac.

M. Gaudin de Villaine. C'est un défaut que vous n'avez pas !

M. Empereur. Je ne suis pas fumeur, en effet, mais je me fais l'écho des fumeurs.

M. Guillaume Chastenot. Vous n'en avez que plus de mérite !

M. Empereur. L'habitude de fumer est indéracinable, il faut absolument en tenir compte.

M. Eugène Lintilhac. C'est de l'automatisme psychologique !

M. Empereur. Pour éviter cette pénurie de tabac, il faut encourager la culture de ce produit. On n'a pas assez tenu compte, en effet, des difficultés que les planteurs ont éprouvées pendant cette guerre pour maintenir leur culture. S'ils avaient été plus encouragés, le tabac n'aurait pas autant fait défaut.

M. Guillaume Chastenot. On limite beaucoup trop le nombre de feuilles que peut donner un pied de tabac.

M. Empereur. Il y a tout un système d'organisation à mettre sur pied; je n'entre pas dans les détails, car le temps presse.

Je crois aussi qu'il faudrait organiser la culture du tabac dans nos colonies de manière à ne pas rester tributaires des pays étrangers.

M. Maurice Sarraut. Il faut aussi étendre cette culture en France. Il y a des départements où on pourrait le faire; la demande adressée au ministre des finances n'a pas reçu de réponse satisfaisante.

M. Empereur. En même temps qu'il faut, comme on vient de le dire, développer la culture du tabac dans nos départements français, il faut aussi, je le répète, l'organiser en grand dans nos colonies. Certaines d'entre elles, en effet, au dire des gens du métier, se prêteraient très bien à la culture des tabacs fins. Au lieu d'envoyer notre argent à l'étranger, il serait préférable de l'engager chez nous dans des entreprises de ce genre.

Telles sont, messieurs, les considérations que je voulais vous exposer très brièvement; j'espère que le Gouvernement voudra bien les prendre en considération. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

M. Léon Barbier. Les fumeurs vous sauront gré de votre intervention.

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

M. Gaudin de Villaine. Je voudrais poser à M. le ministre des finances une première question; elle intéresse 6 millions de Français, c'est dire qu'elle présente une certaine importance.

Nous voici au 1^{er} janvier 1919. Je viens demander à M. Klotz quelle méthode il entend suivre pour faire payer les coupons russes pendant l'année qui va s'ouvrir. Je n'ai pas besoin de dire que les appréhensions sont grandes chez ces milliers de petits rentiers en partie ruinés par le non-paiement des coupons russes.

Pour le dernier emprunt, répondant à ma précédente intervention, M. le ministre a bien voulu y faciliter le paiement des coupons russes en permettant de les apporter comme appoint de souscription; mais ce sont là des moyens transitoires et qui ont pris fin avec la clôture de l'emprunt de 1918...

Que fera M. le ministre en 1919 ? J'ajoute immédiatement, afin d'orienter sa réponse, — s'il me fait l'honneur de me répondre, — ou pour aiguiller ses méditations, — s'il impose à ses décisions un délai d'ajournement, — qu'il m'est possible de lui indiquer un moyen facile d'alléger notre trésorerie. (*Mouvements divers.*)

Quand, au mois de septembre dernier, j'ai pris la parole sur cette question des fonds russes, je me suis permis d'indiquer à M. le ministre la responsabilité encourue par certaines grandes banques et sociétés de crédit, principaux émetteurs des divers emprunts russes. La responsabilité de ces émetteurs est peut-être aussi grande que celle de l'Etat par la propagande effrénée, qu'ils ont exercée à travers le pays. En tout cas, ces firmes ont encaissé des bénéfices énormes, je pourrais dire scandaleux !

Je citerai notamment la banque Rothschild frères qui, sur les 14 milliards représentant le découvert de l'épargne française, aurait émis pour plus de 7 milliards de valeurs russes sur notre marché. On pourrait peut-être s'orienter de ce côté pour obtenir des satisfactions ou les restitutions les plus légitimes ? Rappelant une phrase humoristique de notre président du conseil, parlant de l'époque où les Français « ne s'aimaient pas » et se combattaient âprement, ce qui ne se reproduira plus, je l'espère ! (*Sourires.*) je rappellerai, moi, qu'à cette même époque, le Gouvernement ne se gênait pas pour tirer à boulets rouges sur les caisses des grandes sociétés de crédit afin d'alimenter sa caisse noire des élections ! (*Rires à droite.*)

Il serait certainement, aujourd'hui, d'une opportunité toute patriotique de recommencer le même bombardement, mais dans le sens du soulagement des millions de Français porteurs de fonds russes et ruinés par la crise actuelle de l'Etat débiteur; ce serait une solution de toute équité, et qui, en ne représentant qu'un sacrifice limité pour les caisses mises à contribution, aiderait notre trésorerie à soulager les plus intéressantes infortunes... (*Très bien ! très bien !*) celles d'un grand nombre de bons Français qui, en souscrivant aux emprunts russes, songeaient surtout à resserrer une alliance considérée, alors, comme indispensable à la sécurité du pays. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Il est une autre question, messieurs, que je voulais soumettre à M. le ministre des finances : c'est celle de la liquidation des séquestres des biens allemands sis en France, œuvre essentielle, il me semble, à la veille de la paix ! Dès 1915, j'avais soulevé dans cette enceinte un grand débat sur la question des séquestres. Le Gouvernement d'alors, sous les auspices de M. Briand, se retrancha derrière le séquestre conservatoire — séquestre tellement conservatoire que l'Etat n'a même pas pu réaliser les matières périssables ! Pour vous citer un exemple, à Reims, avant le dernier bombardement, on a perdu pour des sommes énormes de champagne, parce que le séquestre ne voulait pas se dessaisir des stocks qui étaient entre ses mains. Il y a deux ans environ, le roi d'Espagne, qui, paraît-il, a une préférence marquée pour la marque de Mumm, avait demandé au séquestre 1,000 bouteilles de champagne de cette maison à un prix très rémunérateur pour la vente ! Le sé-

questre refusa, entendant, sans doute, conserver intacte, pour la fin des hostilités et pour le plus grand profit de l'intéressant propriétaire, allemand et interné, la totalité de son bien — ce sont là les beautés du séquestre conservatoire !

Mais, puisqu'on cherche partout des recettes, il serait de toute opportunité de ne pas négliger un certain nombre de milliards que nous avons sous la main, et qui se volatilisent chaque jour par une foule de procédés sur lesquels je n'ai pas besoin de m'appesantir.

Voici une troisième question, au sujet de laquelle, je souhaiterais avoir l'avis de M. le ministre des finances, car je ne suppose pas qu'il songe à faire un cadeau aux contribuables ! Pourquoi l'impôt sur le revenu n'a-t-il pas été perçu cette année ? Si c'est une remise, je m'en félicite sincèrement, et j'en félicite notre grand argentier. (*Sourires.*) Mais, si, comme je le crains, ce n'est qu'un ajournement, qui, l'année prochaine, créera une surprise désagréable, en accumulant deux échéances, je demande le pourquoi d'un silence exceptionnel dans les prétentions du fisc.

Enfin, une quatrième et dernière question s'impose, car elle répond à de nombreuses critiques des plus justifiées.

Elle n'est pas complètement du ressort de M. le ministre des finances, mais, une discussion générale permettant d'aborder des sujets variés, j'estime utile d'attirer l'attention du Sénat et du Gouvernement, solidaires dans leurs responsabilités, sur la non-occupation d'Essen, alors que nos soldats sont aux portes de la fameuse cité industrielle !

Il paraît que dans les milieux militaires on aurait été très disposé à brusquer cette occupation : on aurait trouvé là, en effet, accumulé, et pour des centaines de millions, du matériel et les matières premières dont nous avons le plus urgent besoin; et quelle économie pour nos finances, de mettre la main, sans effort, sur ces réserves considérables, avec lesquelles on pourrait restaurer directement et facilement toutes les régions du nord de la France ruinées et ravagées par l'occupation allemande, et où l'état désertique continue, malgré toutes les promesses engagées. Eh bien, ces ressources formidables que nous livrerait Essen, pourquoi ne les emploie-t-on pas à l'œuvre de reconstitution nationale ? Ne serait-ce pas, par hasard, pour favoriser certaines spéculations à l'intérieur, et au grand détriment du Trésor, déjà éprouvé par tant de gabegies diverses ! (*Vive approbation à droite.*) Il y a là, je le répète, une question qui mérite d'être prise en particulière considération par le Gouvernement, sans que je sollicite une réponse immédiate. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Henry Chéron. Messieurs, avant que le débat ait pris cette ampleur, j'avais demandé la parole pour répondre, d'un seul mot et de ma place, comme rapporteur du budget de la guerre, à une question qui a été posée par l'honorable M. de Las Cases.

M. de Las Cases a réclamé la possibilité de faire des affectations spéciales pour les besoins de main-d'œuvre de l'agriculture et de l'industrie. Je me bornerai à lui dire, quelles que soient les résolutions votées par une autre Assemblée, que la loi du 17 août 1915 est toujours en vigueur et que, notamment, l'article 6 de cette loi permet au ministre de la guerre de prononcer des affectations. Il a ainsi entre les mains les moyens de donner satisfaction aux préoccupations d'intérêt général dont M. de Las Cases s'est fait l'interprète.

Bien entendu, les affectations ne peuvent être faites que sous les garanties édictées

par la loi, dans l'esprit d'égalité et de justice qui doit inspirer l'application de toutes les lois militaires, et aussi en considération des besoins de la sécurité nationale qui doivent surtout, alors que la paix n'est pas encore signée, passer avant tous les autres. (*Très bien! très bien!*)

M. Eugène Lintilhac. D'ailleurs, la Chambre a pris jour pour revenir sur la question des sursis par voie d'interpellation.

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

M. le ministre des finances. Messieurs, diverses questions ont été posées au cours de cette discussion générale, qui m'obligent à des réponses. Ce m'est un devoir de courtoisie envers le Sénat de prendre la parole en ce moment. Je le ferai aussi brièvement que possible, et vous m'excuserez si je ne laisse sans réponse aucune des questions soulevées.

Il en est un certain nombre qui concernent plus spécialement l'administration des finances. C'est à cet ordre de questions que je m'attache en premier lieu.

L'honorable M. Empereur a signalé la diversité des timbres employés par l'enregistrement et il a demandé pourquoi nous avions diverses catégories de timbres pour tous les impôts perçus par cette régie. La réponse est très simple. Il est nécessaire, pour l'administration des finances, pour le contrôle parlementaire aussi, qu'il y ait des catégories distinctes de timbres pour les diverses catégories d'impôts. Si nous n'avions qu'un même timbre, il y aurait confusion générale des recettes et il serait impossible de distinguer le mouvement de la matière imposable. (*Interruptions diverses.*)

Une étude peut être entreprise pour rechercher s'il est nécessaire de maintenir toutes les distinctions actuelles. Les règles administratives ne sont pas immuables.

M. le président de la commission des finances. Tout au moins, vous pourriez établir un type commun pour les timbres de quittance et les timbres de paiement.

M. le ministre. Les recettes seraient alors confondues et on ne les apprécierait qu'en bloc. J'examinerai la question et nous verrons s'il est possible de donner satisfaction au désir exprimé par M. Empereur.

En ce qui concerne les produits manufacturés de l'Etat, en particulier les allumettes et les tabacs...

M. Milan. Vous n'avez pas répondu, monsieur le ministre, à toutes les questions posées par M. Empereur. Il a rappelé qu'on ne trouvait pas partout toutes les catégories de timbres. Il est très difficile, par exemple, de se procurer des timbres de paiement. A Paris, on ne sait généralement pas où se trouve le bureau d'enregistrement; dans les campagnes, le bureau se trouve au chef-lieu de canton, quelquefois même il n'y en a pas dans le canton. Pourquoi n'y a-t-il pas de ces timbres partout?

Voix diverses. C'est très vrai!

M. le ministre. Je n'ai pas fini.

M. Milan. Vous passez aux tabacs maintenant...

M. le ministre. Si vous voulez m'accorder quelques minutes de crédit...

M. Milan. Il faudrait que ces timbres fussent vendus partout.

M. le ministre. La discussion devient difficile...

M. Milan. Mon observation est très juste.

M. Gaudin de Villaine. Laissons M. le ministre maître de sa discussion.

M. le ministre. Je traite en ce moment les questions qui me paraissent essentielles, celles qui touchent aux impôts ou aux ressources du Trésor, je vous prie de me laisser m'expliquer. J'en viendrai plus tard aux moyens de service.

M. Milan. Vous n'avez pas épuisé la question.

M. le ministre. Je parlerai tout à l'heure des questions d'approvisionnement.

Lorsque je serai revenu à mon banc, si vous trouvez que j'ai commis des omissions, veuillez me les signaler.

En ce qui concerne les tabacs et les allumettes, il m'est difficile de donner des apaisements certains à M. Empereur.

Il sait très bien quelles sont les raisons pour lesquelles on trouve difficilement du tabac et des allumettes.

M. Gaudin de Villaine. Pas partout.

M. le ministre. Heureusement; si c'était partout, ce serait une crise grave.

M. Gaudin de Villaine. Ce serait la justice.

M. le président. Veuillez permettre au ministre de répondre aux questions que vous lui avez adressées. (*Très bien!*)

M. Gaudin de Villaine. J'encourage M. le ministre.

M. le ministre. Je vous remercie de vos encouragements, qui sont rares et précieux. (*Sourires.*)

M. Gaudin de Villaine. Je le fais consciencieusement.

M. le ministre. Lorsque nous nous sommes trouvés en présence de la situation créée par les difficultés des transports, nous avons insisté très vivement pour que les moyens mis à notre disposition fussent améliorés. J'ai fait auprès de mon collègue des travaux publics des instances pour ainsi dire de tous les jours, j'ai établi une liaison permanente entre ses services et les miens. Mais il est arrivé bien souvent que nous avions dans des ports des marchandises qui auraient pu être transformées par nous, et que nos manufactures devaient attendre pendant des semaines, — je dirais même des mois, — alors que quelquefois ces matières étaient conservées dans des conditions telles qu'elles risquaient de se détériorer — les arrivages nécessaires pour satisfaire à des besoins énormes de la consommation.

Voulez-vous me permettre de citer un chiffre pour les allumettes? La production est à l'heure actuelle supérieure à celle de 1913. (*Interruptions.*)

Pourquoi alors voit-on beaucoup moins d'allumettes partout où l'on va les chercher et chaque fois que l'on veut s'approvisionner? c'est parce que, à force de dire : « Il y a une crise du tabac, il y a une crise des allumettes », on a développé partout une certaine maladie pour laquelle on emploie généralement un mot nouveau, qui correspond assez bien à la situation : l'approvisionnement.

M. Eugène Lintilhac. C'est de la cryptomanie! (*Sourires.*)

M. le ministre. Chaque fois que l'on trouve du tabac disponible, des allumettes disponibles, on éprouve, sans qu'on en ait besoin, un instinct tout naturel qui pousse à les acheter pour les mettre de côté. Tout le monde agissant ainsi sur toute la surface du territoire, vous savez ce qui en résulte.

M. Hervey. C'est surtout parce que les allumettes sont mauvaises.

M. le ministre. Je parle en ce moment

d'une crise de quantité. Ce n'est pas parce que les allumettes sont mauvaises qu'on n'en trouve pas comme on veut. (*Interruptions.*)

M. le président de la commission des finances. Si on était certain de trouver des allumettes quand on en a besoin, on ne ferait pas d'approvisionnements. C'est une véritable pétition de principe que vous commettez en ce moment, monsieur le ministre!

M. le ministre. Monsieur le président, je me permets de dire franchement ce que je pense et je pense qu'en pareille matière l'émotion qu'on crée et qu'on entretient dans le public, au travers de certaines crises passagères qui se produisent, qui sont fatales dans la période que nous traversons, est exagérée. Je ne peux tout de même pas demander à mon collègue des travaux publics de me donner des wagons alors qu'il n'y en a pas assez pour des besoins plus urgents que pour le tabac, parce que le tabac n'est pas un aliment indispensable. Alors qu'il faut approvisionner les régions libérées, qui se plaignent si souvent de ne pas recevoir les denrées les plus essentielles à la consommation de tous les jours, je ne peux pas demander à mon collègue, pour transporter du tabac ou des bois d'allumettes, des wagons qu'il ne peut donner que difficilement parce qu'il ne les a pas ou qu'il n'en a qu'avec peine, pour alimenter nos malheureuses populations du Nord et de l'Est. (*Nombreuses marques d'assentiment.*)

La situation est difficile, elle est délicate : je n'y contredis pas. Nous y apportons tous nos soins. (*Très bien!*)

J'en viens maintenant à ce qui concerne le fonctionnement même des services du ministère des finances.

Deux questions ont été soulevées, l'une par M. Empereur, l'autre par M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine m'a demandé si le ministre des finances était disposé à faire remise aux contribuables de l'impôt sur le revenu dû en 1913. L'honorable sénateur sait très bien que telle n'est pas ma disposition d'esprit et que telles ne sont pas les dispositions légales. Je n'aurais pas, en effet, le droit de faire une remise d'impôts et je n'en ai ni le goût ni le moyen.

M. Gaudin de Villaine. Je le craignais.

M. le ministre des finances. Pas bien sérieusement, je pense? (*Sourires.*)

Il faut qu'à ce sujet je fasse connaître au Sénat la situation. Sur 1,200 contrôleurs des contributions directes, il en manque actuellement 300 (tués à la guerre, prisonniers, disparus, morts de maladie, etc.). Ainsi, dans une seule des branches de l'administration française, c'est le quart du personnel qui ne se trouve plus à la disposition du Gouvernement pour une tâche qui est devenue infiniment plus lourde que par le passé.

En effet, de par le fait de nouvelles lois, en plus des impôts existants qui sont maintenus — car la suppression de la part de l'Etat en ce qui concerne certains d'entre eux ne diminue en rien les difficultés du service de l'assiette — il en a été institué toute une série de nouvelles : taxes exceptionnelles de guerre, contributions sur les bénéfices extraordinaires de guerre, impôt général sur le revenu, et cette année spécialement quatre impôts cédulaires, élargissement considérable de l'impôt sur le revenu, dégrevements résultant de l'application sur les loyers. Telle est la surcharge formidable imposée à l'administration des contributions directes avec un quart d'agents en moins.

M. Gaudin de Villaine. On a créé depuis de nouveaux fonctionnaires.

M. le ministre des finances. Cette crise d'un grand service public est tout à fait préoccupante.

M. Henry Chéron. Cette crise est celle de la plupart des services publics.

M. le ministre des finances. Cette crise, comme vous le dites très bien, est celle de la plupart des services publics, où une situation difficile, douloureuse, est faite au personnel au point de vue de la vie matérielle. Ce matin, on signalait la situation des professeurs, des membres de l'enseignement à tous les degrés : les mêmes doléances justifiées surgissent de la part de tous les fonctionnaires.

M. Gaudin de Villaine. Et de la part des petits rentiers également.

M. le ministre des finances. Il est évident que nous serons obligés, dans un court délai, d'envisager la question des traitements ; elle est d'intérêt public si nous voulons éviter une crise de l'administration française. Il faut, comme le disait si justement dans un débat récent, l'honorable rapporteur général de la commission des finances, que le Gouvernement apporte des projets qui, tout en diminuant le nombre des fonctionnaires (*Très bien !*), en exigeant d'eux un meilleur rendement, améliorent leur situation pécuniaire. Sans quoi, il y aurait une crise redoutable de recrutement, non pas seulement dans l'université, mais aussi dans l'administration des contributions directes, dans celles des douanes, des contributions indirectes, de l'enregistrement...

M. Eugène Lintilhac. Dans la magistrature.

M. le ministre des finances... et aussi dans les grands services de la justice, pour lesquels, récemment, la Chambre des députés a adopté un projet de loi qui vous est actuellement soumis.

Le problème est général, il n'en est pas moins angoissant. Il importe qu'il soit résolu dans un délai rapide, avec beaucoup de décision. J'ai même l'honneur de faire connaître, à ce sujet, au Sénat que j'ai, avant le commencement de ces longs débats sur les questions budgétaires, informé mes collègues de chaque département ministériel qu'ils devaient, avant le 1^{er} février, m'avoir envoyé des propositions, pour me permettre de procéder à une étude d'ensemble et dans laquelle les principes que vous avez indiqués, monsieur Millières-Lacroix, dans un débat récent, prévaudront : j'y aurai la main. (*Assentiment !*)

En ce qui concerne l'approvisionnement en timbres des bureaux de tabac, des bureaux d'enregistrement, il faut se rendre compte que, dès le début, au moment même où j'ai eu le devoir de faire fonctionner la loi que vous avez votée, notre pays a traversé des circonstances dont vous avez conservé le souvenir.

La loi était applicable à partir du 1^{er} avril 1918. Or, vous vous rappelez les événements qui se sont produits depuis la fin de mars et qui se sont poursuivis pendant quelques semaines. Je n'ai pas à préciser ni à évoquer ce souvenir douloureux et déjà lointain. L'approvisionnement ne s'est donc pas effectué dans de bonnes conditions. Au début, les bureaux ont reçu tous la même quantité de timbres ; certains en ont eu trop, par conséquent, et d'autres pas assez. Pour y porter remède, j'ai donné des instructions dans les semaines qui ont suivi.

Si des exemples fâcheux peuvent être encore aujourd'hui cités, je serais reconnaissant aux honorables sénateurs qui voudront bien me signaler les endroits précis où il faut porter les remèdes. Mais, je le répète, la difficulté d'application est née des cir-

constances : j'ai dû, en particulier, ordonner le transfert à Annonay de l'atelier général du timbre ; on fabriquait, dans cette ville, le papier timbré, les timbres étaient imprimés ailleurs. J'ai trouvé dans les circonstances qui se sont produites une occasion favorable pour rapprocher les deux services, mais tout cela a produit du flottement, des hésitations et n'a pas été sans troubler la marche du service. Si l'on veut bien me signaler les lacunes encore existantes, je pourrai remédier à ces cas d'espèce.

Je dirai que la question des séquestres concerne la garde des sceaux plus spécialement que moi-même.

M. Gaudin de Villaine. Parfaitement.

M. le ministre des finances. Je ne répondrai pas non plus sur la question soulevée par M. Gaudin de Villaine à propos d'Essen. Il comprendra ma réserve.

En ce qui concerne la dette russe, bien que je n'aie pas été prévenu le moins du monde de la question posée par M. Gaudin de Villaine et que je tiens à souligner les répercussions que peuvent avoir des questions de cette nature soulevées quelquefois prématurément dans un débat, je n'éprouve nul embarras à dire au Sénat, très nettement, quelle est ma pensée à ce sujet.

La question de la dette russe s'est posée d'une façon grave et préoccupante il y a un peu plus d'un an, lorsque le régime bolcheviste a proclamé la répudiation de la dette. A ce moment, et immédiatement, le gouvernement français a fait vigilance. Il s'est entremis auprès des gouvernements alliés et des déclarations, aussi bien à Petrograd qu'ailleurs, ont été présentées par les représentants des puissances protestant contre un pareil acte qui est contraire à tous les précédents. Il est évident que la répudiation de la dette succédant à un changement de régime est un fait d'une gravité exceptionnelle...

M. Henry Chéron. C'est un vol ! Les bolchevistes sont des malfaiteurs de droit commun qui ne sont dignes que de la potence ! (*Très bien ! très bien !*) C'est ce qu'il faudra que l'on dise très nettement. Ce sont des bandits !

M. Gaudin de Villaine. On devrait pendre ceux qui sont à Paris, d'abord, pour se faire la main !

M. le ministre des finances. Messieurs, je voudrais avoir la liberté de poursuivre une discussion très délicate et improvisée (*Parlez ! parlez !*) en gardant dans mes paroles la mesure nécessaire. (*Très bien ! très bien !*) Je parle en ce moment des accords que j'ai passés avec les gouvernements alliés. Dans la circonstance, nous avons des intérêts essentiels à sauvegarder et, pour ma part, je ne manquerai aucune occasion de le faire.

On dit souvent qu'il y a eu des responsabilités engagées dans l'émission des emprunts russes. Il ne faut pas nous le dissimuler — j'ai eu souvent l'occasion de le dire et je le répète aujourd'hui — le Gouvernement français, au moment où les emprunts russes ont été contractés, a très certainement, je ne dis pas engagé les pouvoirs publics, mais soutenu l'opération par une adhésion de principe. (*Très bien ! très bien !*) Il est certain qu'en l'occurrence, il est arrivé souvent que les souscripteurs ont cru non pas tant faire une bonne affaire qu'accomplir un devoir national. (*Nouvelles marques d'approbation.*) Cela doit être dit et nous ne devons pas l'oublier.

M. Gaudin de Villaine. C'est très loyal de votre part de le déclarer.

M. Gaston Menier. On a eu raison.

M. le ministre des finances. En présence

de la situation créée par l'acte du régime bolcheviste, qu'il est inutile de qualifier...

M. Henry Chéron. Parce qu'il est inqualifiable.

M. le ministre des finances. ...tellement il est inqualifiable, j'ai cru de mon devoir, les Chambres ayant voté les crédits pour payer les coupons, de continuer ce paiement, en attendant de voir ce qu'allait devenir en Russie le régime provisoire qui s'y était installé.

Les événements se sont poursuivis, le régime bolcheviste ne s'est pas modifié, et nous sommes arrivés à un moment où le Gouvernement avait à redemander de nouveaux crédits aux Chambres pour payer le coupon russe.

Était-il possible, alors qu'aucun gouvernement étranger ne nous en faisait la demande, de nous substituer à lui pour payer le coupon de sa dette ? Je ne l'ai pas pensé, et j'ai trouvé un procédé qui, je le crois, du moins, a recueilli l'adhésion unanime. Dans les Chambres il eut presque l'acquiescement de tous et, dans le pays, il a été accueilli avec une très vive sympathie. J'ai, vous le savez, accepté les coupons russes en paiement d'une partie des souscriptions à l'emprunt français.

Je l'ai fait pour le dernier emprunt, je ne puis pas dire ce que soit moi-même, soit mon successeur, ferons pour le prochain emprunt.

Nous ne pourrions pas liquider la question de la dette russe d'une façon unilatérale. Je ne sais pas quand elle sera résolue, mais vous pouvez être assurés qu'elle est au premier rang des préoccupations du Gouvernement français et en particulier du ministre des finances. (*Approbation.*)

Je ne voudrais rien dire aujourd'hui qui put créer soit une illusion dangereuse, soit une déception immédiate. (*Très bien ! très bien !*) Je ne veux pas aujourd'hui m'engager à payer le coupon russe en 1919, comme je l'ai fait en 1918. J'irai, au moment voulu, devant les commissions financières d'abord, devant les assemblées ensuite. (*Très bien !*) A ce moment, si l'attitude du Gouvernement n'est pas jugée correcte quant à l'intérêt national et à l'intérêt particulier, que je ne disjoins pas dans ces circonstances, je saurais que je suis désavoué, et d'autres prendront d'autres mesures.

M. le rapporteur général. La commission des finances est entièrement d'accord avec vous.

M. le ministre des finances. Je la remercie de cet appui précieux.

M. le rapporteur. Nous vous l'avons déjà donné dans un récent rapport.

M. Gaudin de Villaine. Tout le monde est d'accord.

M. le ministre des finances. Ce n'est pas que je veuille dire qu'en 1919 je ne ferai rien, que j'attendrai les événements en spectateur, il n'en est rien : je ne serai pas simplement un spectateur, j'ai le devoir d'agir. Je réfléchis, je regarde la situation et mon action sera déterminée par les circonstances et par le sentiment que j'ai de mon devoir particulièrement lourd. L'adhésion que je rencontre devant le Sénat après ce bref exposé m'encourage à poursuivre dans cette voie, à toujours me soucier en cette question comme dans d'autres, de réclamer l'exercice intégral de tous nos droits parce qu'en même temps c'est la cause de la justice que nous servons. (*Très bien ! très bien ! et nombreuses marques d'approbation.*)

M. Gaudin de Villaine. Je ne demandais pas autre chose : vous me donnez complètement satisfaction.

M. le ministre des finances. Je suis très heureux de votre adhésion.

J'aborde maintenant des questions qui ne sont pas du domaine particulier du ministre des finances, et auxquelles je répondrait encore plus sommairement s'il est possible.

Tout à l'heure, M. de Las Cases, avec son éloquence entraînante, a soulevé la question des sursis pour les ouvriers agricoles. A la Chambre des députés, M. le sous-secrétaire d'Etat à la démobilisation, M. Deschamps, a eu l'occasion, — au cours de la longue discussion générale qui s'est poursuivie pendant trois jours sur ces crédits, de donner l'opinion du Gouvernement sur la démobilisation. Je lui rapporterai les paroles de M. de Las Cases ainsi que celles de l'honorable M. Chéron et je suis convaincu qu'il sera facile au ministre de la guerre de trouver les moyens nécessaires pour cette tâche délicate qui consiste à concilier les intérêts de la production nationale avec ceux de la défense nationale qui restent au premier plan des préoccupations du Gouvernement comme du Sénat. (*Vifs applaudissements.*)

M. de Las Cases. C'est ce que nous avons dit, M. Chéron et moi.

M. le ministre des finances. Par conséquent, à ce point de vue, il ne se produira, entre le Gouvernement et le Sénat, j'en suis convaincu, aucun désaccord (*Approbation.*)

Il m'est plus difficile d'aborder la question soulevée par l'honorable M. Ournac, car elle n'est pas simplement d'ordre réglementaire. S'il s'était agi d'une question réglementaire, j'aurais, en effet, le devoir de ne m'en point mêler. Mais elle est aussi législative. Ne pas passer à la discussion des articles, c'est repousser le projet de loi. Or, M. Ournac a bien voulu dire tout à l'heure — et je l'en remercie — qu'il tenait à voter le projet de loi pour manifester ainsi sa confiance dans le Gouvernement et, particulièrement, dans son chef. Par conséquent, il n'entre aucunement dans l'esprit de M. Ournac de porter un blâme contre le Gouvernement. Je le prie donc simplement de vouloir bien faciliter la tâche du ministre des finances, à l'heure où nous sommes, après avoir fait entendre une protestation qui est certainement justifiée sur quelques points. Elle ne l'est pas toutefois en ce qui concerne la Chambre des députés, car celle-ci a fait un grand effort, elle aussi, pour arriver à voter ces crédits.

M. Léon Barbier. Et elle l'a prolongé !

M. le ministre des finances. Puisque j'ai l'occasion de parler de cette question, qu'il me soit permis, en terminant, d'exprimer toute ma gratitude envers la commission des finances pour la manière dont elle a bien voulu accomplir sa tâche. Je lui ai apporté des crédits fort lourds dans des circonstances tout à fait insolites, pour ainsi dire à la dernière heure. Elle a bien voulu m'accueillir et entendre mes explications sur plusieurs points. Je lui ai exprimé mes regrets de me trouver obligé de ne lui apporter ces crédits que le 30 décembre.

Il y a un remède contre un tel retard : c'est le dépôt des crédits par le Gouvernement à une date plus rapprochée.

Sans doute, lorsqu'on fait un tel dépôt trop longtemps à l'avance, il est difficile de prévoir ce que devront être exactement ces crédits. Mais il est certain que nous ne devons pas nous exposer à revenir devant le Sénat dans des conditions semblables. Seules les circonstances tout à fait exceptionnelles dans lesquelles nous nous sommes trouvés excusent le retard qui s'est produit. C'est dans ce sens que j'agirai ; s'il me vient une autre suggestion, je chercherai le moyen de la mettre en application ; pour

l'instant, c'est une promesse que je fais au Sénat, avec toute la solennité qu'elle comporte : c'est la dernière fois que, du fait du Gouvernement,...

M. Larere. On nous dit cela tous les ans !

M. le ministre des finances. ... les douzièmes seront discutés dans les conditions de temps où ils ont été examinés cette fois-ci.

Je m'excuse auprès du Sénat d'avoir été aussi long (*Non, non*) mais j'avais le devoir, sur ces différents points, d'apporter des précisions. Je viens de répondre à beaucoup d'orateurs, mais si d'autres questions m'étaient posées je me tiendrais à la disposition du Sénat.

Je remercie aussi l'Assemblée d'avoir consacré deux journées consécutives à l'examen de ces crédits forts lourds. Le Gouvernement les emploiera avec beaucoup d'esprit d'économie, car il est nécessaire qu'à l'heure actuelle un esprit nouveau intervienne.

M. le président de la commission des finances. Oui, il faudra un esprit nouveau, car il y a un gaspillage épouvantable !

M. le ministre des finances. On a pu quelquefois, au cours des hostilités, pressé par le temps, engager certaines dépenses, poursuivre la réalisation de certains marchés peut-être lourds et onéreux, mais qu'il fallait conclure cependant car les destinées de nos armes en dépendaient.

Des procédés de ce genre ne seront plus désormais admissibles....

M. Gaudin de Villaine. Tant mieux !

M. le ministre des finances. Il faudra, je le dis bien haut en ma qualité de ministre des finances, qu'au cours de l'année prochaine, certains abus que l'on a pu constater ne se reproduisent pas, et, s'il en était nécessaire, je demanderais au Sénat son aide et son concours. Car, le ministre des finances, bien qu'il ne puisse pas se mêler de l'administration de tous les ministères a néanmoins une responsabilité générale. C'est cette responsabilité générale que j'engage devant vous, avec le souci de répondre à la très lourde charge que j'ai assumée, en apportant à la restauration de ce pays, à son développement industriel, commercial, agricole, à ces grands travaux publics qu'il nous faudra faire pour développer la production nationale, un esprit d'économie — non de parcimonie — qui consiste à n'engager que des dépenses productives, à les faire en temps utile et à en contrôler l'emploi avec le concours du Parlement. (*Vifs applaudissements sur de nombreux bancs.*) — *M. le ministre, en regagnant sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de sénateurs.*

M. Tournon. Je demande la parole.

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

M. Tournon. Messieurs, il y aurait bien des choses à dire si nous étions en présence d'une véritable discussion du budget. Mais quel que soit le nombre des lacunes dans notre discussion je n'aurais certainement pas pris la parole si M. le ministre n'avait, tout à l'heure, sans le vouloir, et en quelques mots, mis en lumière quelques-unes de ces lacunes.

M. le ministre des finances, probablement pour expliquer certains retards dans l'établissement des feuilles d'impôts ou dans les services de son ministère, a fait allusion au manque de personnel du ministère des finances. Mais il a glissé peut-être un peu rapidement sur ce sujet ; qu'il me permette d'y insister en quelques mots.

Messieurs, en période de victoire, il ne serait pas défendu de s'amuser un peu, et si le temps ne pressait pas tant, comme je

pourrais le faire aujourd'hui aux dépens de M. le ministre des finances ! (*Sourires.*) Je ne sache pas, en effet, qu'à l'heure actuelle aucun Français ait encore reçu ses feuilles de contributions ni pour les impôts cédulaires ajoutés à tous les impôts anciens dont aucun n'a disparu, nous a dit M. le ministre des finances — et je retiens l'aveu — ni pour l'impôt général sur le revenu.

Nous sommes cependant au 31 décembre et les rôles de 1918 ne sont pas encore publiés ! J'entends bien que M. le ministre manque de contrôleurs, de percepteurs, que ceux qui sont présents succombent à la tâche, qu'ils font tout ce qu'ils peuvent en se montrant de plus en plus fissaux et que, sous ce rapport, ils sont dignes de tous les éloges. Mais, monsieur le ministre, je vous le demande, croyez-vous que le Gouvernement, lui, soit digne de tant de compliments ?

M. le ministre des finances. Il n'a pas cette prétention !

M. Tournon. Je vous rappelle, monsieur le ministre, qu'on vous a signalé en temps utile, lorsque vous avez transformé l'assiette de l'impôt sur le revenu, lorsque vous avez apporté ces modifications profondes dans l'échelle progressive — que personne ne connaît encore, puisque personne n'a sa feuille d'impôt — qu'il y aurait là des difficultés d'application dont il serait impossible de venir à bout. Pour ma part, je ne vous ai pas ménagé mes critiques...

M. Hervey. Ni même les conseils.

M. Tournon. Vous m'avez donné tort, le Sénat également. Hélas, les événements, plus forts que les ministres et que les assemblées politiques, me donnent aujourd'hui raison.

L'impôt général sur le revenu eût gagné au point de vue de son rendement et surtout de sa facilité d'application, à être maintenu dans son cadre de l'an dernier quitte à en augmenter purement et simplement le taux.

Vous allez arriver à cette situation bizarre, inadmissible, que des contribuables vont avoir à payer deux fois l'impôt sur le revenu dans la même année.

M. Hervey. C'est vrai !

M. Tournon. Ceci est indifférent à celui qui reçoit, mais, pour celui qui paye, croyez-moi, il n'en est pas de même. (*Très bien ! très bien ! au centre et sur divers bancs.*)

Je n'insisterai pas sur ce point particulier, et je me borne à remarquer que cet impôt extrêmement lourd, qui peut aller jusqu'à près de 20 p. 100, pour certains contribuables, va exiger d'eux 40 p. 100 de leur revenu au cours de l'année 1919 puisqu'ils auront à payer pour deux années. Singulière façon, en vérité, d'habituer le contribuable à ce genre d'impôt dont la valeur reste si contestable !

Mais il en est un autre, un impôt cédulaire, celui-là, l'impôt sur les bénéfices commerciaux et industriels, pour lequel les contribuables ne sont pas plus renseignés ; aucun commerçant, aucun industriel n'a même pu en tenir compte ni dans l'établissement de sa comptabilité ni dans l'établissement de ses prix de revient. Aucune feuille n'a été distribuée, et quand les industriels, les commerçants vont recevoir ces feuilles qui s'ajouteront à celles de la patente, je vous prie de croire qu'ils trouveront l'addition salée. Et non seulement ils seront salés, mais ils vont se trouver en présence d'un impôt hypocrite, je ne crains pas de dire le mot, parce que, tels qu'ont été établis les coefficients, ils constituent l'instrument fiscal le plus dur, le plus aléatoire qui ait jamais été imaginé, alors que le Sénat a voulu au contraire, en s'arrêtant

au système du forfait pour les coefficients, éviter tout l'arbitraire ! (*Très bien ! très bien !*)

L'administration n'a pas craint, pour certaines professions, d'instituer des coefficients qui vont de 5 p. 100 à 30 et 40 p. 100 des bénéfices pour une même profession, de façon à livrer le contribuable à l'arbitraire du contrôleur puisqu'il pourra taxer à son choix entre 5 et 40 p. 100. Est-ce là ce qu'on voulait faire ?

Plusieurs sénateurs. Non ! non !

M. Tournon. Je suis certain que non, et je le proclame sans craindre aucun démenti.

M. Perchot. Si le Parlement s'était réservé le droit de déterminer les coefficients applicables, l'abus dont vous vous plaignez ne se serait pas produit.

M. Tournon. Il me souvient, mon cher collègue, que nous fûmes d'accord pour demander contre le ministre des finances que les coefficients soient fixés par la loi.

Je regrette de ne pouvoir aujourd'hui discuter à fond, comme nous devrions en avoir le droit, des questions aussi graves pour les finances publiques et pour les contribuables français.

Si j'y fais allusion, c'est du moins pour joindre ma protestation à celles qui ont été apportées ici et pour demander que, dorénavant, on ne mette pas le Sénat dans cette situation ridicule de tout avaler sans rien discuter. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

Dans un tout autre ordre d'idée et puisque la discussion générale tourne court, que le Sénat veuille bien me permettre de revenir sur une question qui a été soulevée tout à l'heure : celle des sursis militaires. Tous, nous sommes d'accord — et M. Henry Chéron a parfaitement qualifié la politique générale de tous les bons Français, en particulier, celle du Sénat — pour dire que ce qui prime tout c'est la défense nationale. Or, il est une mesure qui n'a pas été prise et qui aurait dû l'être au nom même des principes d'égalité. Parmi les ouvriers des usines de guerre, que l'on s'efforce de caser dans les usines de paix — peut-être au détriment de leurs camarades du front — n'en est-il donc pas qui soient encore sous le coup de la loi militaire ? Pourquoi n'avoir pas songé à renvoyer, soit dans les dépôts, soit au front, tous ceux qui appartiennent aux classes maintenues sous les drapeaux. (*Très bien ! très bien !*)

Il me semble que l'égalité réclamait cette mesure.

Je sais bien que M. le ministre de la reconstitution industrielle, que je regrette de ne pas voir à son banc, nous a dit à la commission des finances, — je cherche à répéter fidèlement ce qu'il nous a dit — ...

M. le ministre. M. Loucheur a été présent pendant tout le cours de la discussion des crédits militaires.

M. Tournon. Oui, mon cher ministre, je n'ai pas l'habitude de me montrer méchant envers les ministres, surtout quand ils ne sont pas ici ; j'ai l'habitude de ne m'attaquer qu'aux présents. Soyez donc tranquille pour votre collègue. Aussi bien n'est-ce pas en l'espèce à M. Loucheur que je m'en prends, mais plutôt à quelque sous-secrétaire d'Etat à la guerre.

M. le ministre. J'excuse son absence.

M. Tournon. Je dis qu'il fallait tout d'abord renvoyer dans les dépôts, pour les mettre à la disposition de l'autorité militaire, les réservistes et les territoriaux devenus inutiles dans les usines de guerre. (*Très bien ! très bien !*)

Cette mesure cadrait, ce me semble, avec la politique qui consiste à faire passer la

défense nationale avant tout. On ne l'a pas fait, je le regrette. Quel motif nous donne-t-on aujourd'hui pour expliquer cette erreur ? Il s'agirait, dit-on, des fourriers de la reconstitution nationale.

Fasse le ciel que, parmi ces prétendus fourriers de la reconstitution, ne se trouve aucun fourrier du désordre et de l'anarchie.

Ceci dit, j'observe que les fourriers ont toujours été des gradés et que, dans les usines de guerre travaillant au décolletage des obus ou à tourner des fusées, il y a bien peu de gradés de la production de paix.

Je ne demande pas mieux que d'accéder au renvoi immédiat de certains spécialistes dans l'industrie française, à laquelle il faut rendre toute son activité. Mais j'objecte que, sans cadres, ces troupes pacifiques que vous aller renvoyer dans les usines, ne rendront aucun service à la production et au pays. Il ne faudrait donc pas que, lorsqu'on cherchera, comme l'a dit M. le ministre, à mettre d'accord les nécessités de la défense nationale avec celles de la reconstitution économique, on oublie les cadres dans l'octroi des sursis.

Il y a des contremaîtres, des directeurs, des chefs d'usines, qui seront plus utiles que les fourriers que vous avez désignés. Je demande qu'ils soient compris, eux aussi, dans les aménagements qui devront permettre au ministre compétent de mettre d'accord le sens commun et l'équité avec certaines résolutions qui ont été votées ailleurs qu'au Sénat. (*Applaudissements.*)

Je m'excuse d'avoir été aussi long. (*Dénégations.*) Je crois avoir exprimé des idées qui avaient ici leur place. L'occasion se présentera certainement de reprendre avec M. le ministre des finances une conversation que je n'ai fait qu'amorcer. Il sera bien facile de montrer, dans le calme de la paix, que bien des mesures fiscales imposées au pays à la façon du régime de guerre, ont été nuisibles au pays et au budget lui-même. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Si personne ne demande plus la parole dans la discussion générale, je vais consulter le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles.

M. Ournac. Je demande la parole.

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

M. Ournac. J'ai l'honneur de déposer une demande de scrutin sur la motion que je remets à M. le président du Sénat.

Plusieurs sénateurs. Lisez ! Lisez !

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, je vais donner lecture de la motion déposée par M. Ournac et plusieurs de ses collègues : (*Assentiment.*)

« Les sénateurs soussignés, considérant qu'à la suite des discussions hors budget qui ont eu lieu à la Chambre et qui ont retardé le dépôt des crédits, dépôt qui n'a eu lieu que le 30 décembre ;

« Considérant que le total de ces crédits s'élève à plus de 10 milliards et que les sénateurs n'ont pas eu le temps matériel de les examiner, aucune distribution n'ayant pu être faite ;

« Considérant toutefois qu'ils tiennent à exprimer leur confiance au Gouvernement et à son chef, mais estimant qu'il n'est pas de leur dignité d'avoir l'air de discuter des crédits, sans documentation d'aucune espèce, et pour donner une sanction aux regrets exprimés annuellement par la commission des finances ;

« Décident de voter sans discussion l'ensemble des crédits.

« Signé : Ournac, Sauvan, Codet, Dellestable, Milan, Faisans, Catalogne, Guillier. »

Je dois faire observer aux signataires de

cette motion qu'il n'est réglementairement possible de passer au vote de l'ensemble d'un projet de loi qu'après le vote des dispositions incluses dans les divers articles.

Procéder autrement serait contraire à tous les précédents de toutes les Chambres, de tous les Parlements. (*Très bien ! très bien !*)

Toute proposition, en effet, est soumise à la discussion, sauf le cas de question préalable. Or, ce n'est pas le désir de M. Ournac...

Il ne me paraît donc pas possible de consulter le Sénat sur sa motion. (*Approbation.*)

M. Simonet. Il faut toujours respecter la liberté de la discussion. (*Très bien !*)

M. le président. Permettez-moi de vous rappeler, à ce propos, les termes de l'article 60 du règlement : « Les projets de loi et propositions sont votés par articles. La délibération est toujours terminée par un vote sur l'ensemble. »

M. Ournac. Je me borne alors à répéter que le Sénat est appelé à voter des dépenses qui s'élèvent à 2 milliards, sans qu'on lui ait communiqué l'ombre d'un document. C'est donc simplement un geste, un simulacre de discussion auquel on nous invite à nous livrer et je vous déclare, à ce propos, que je ne crois pas possible, tant au point de vue de la dignité de ceux que j'ai l'honneur de représenter, que de ma dignité de sénateur, d'émettre un vote sur des crédits au sujet desquels nous n'avons entre les mains aucun élément d'appréciation.

M. le président. Si personne ne demande plus la parole, je consulte le Sénat sur la discussion des articles. (*Adhésion.*)

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

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er}.

TITRE I^{er}

BUDGET ORDINAIRE DES SERVICES CIVILS ET BUDGETS ANNEXES RATTACHÉS POUR ORDRE AU BUDGET ORDINAIRE DES SERVICES CIVILS

§ 1^{er}. — Crédits accordés.

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, au titre du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 2,703,582,409 fr. et applicables aux mois de janvier, de février et de mars 1919. »

(L'article 1^{er}, mis aux voix est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert aux ministres, au titre des budgets annexes rattachés pour ordre au budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 287,958,070 fr. et applicables aux mois de janvier, de février et de mars 1919. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Les crédits couverts par les articles 1^{er} et 2 ci-dessus seront répartis, par ministères et par chapitres, au moyen d'un décret du Président de la République.

« Ils se confondront avec les crédits qui seront accordés pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

§ 2. — Impôts et revenus autorisés.

« Art. 4. — Est autorisée, pour l'année 1919, la perception des contributions directes et taxes y assimilées visées par la loi du 24 juillet 1918. » — (Adopté.)

« Art. 5. — La perception des impôts in-

directs et des produits et revenus publics continuera d'être opérée, jusqu'au 1^{er} avril 1919, conformément aux lois en vigueur.

« Continuera d'être faite pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919 la perception, conformément aux lois existantes, des divers produits et revenus affectés aux budgets annexes.

« Continuera également d'être faite pendant les mêmes mois la perception, conformément aux lois existantes, des divers droits, produits et revenus, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisés. » — (Adopté.)

Nous arrivons, maintenant, à un article 6, voté par la Chambre des députés et dont votre commission demande la disjonction. Je donne lecture de cet article :

« Art. 6. — Jusqu'au 1^{er} octobre 1920, demeure réservée à l'Etat la production des alcools autres que ceux provenant de la distillation des vins, cidres, poirés, marcs, lies et fruits frais. Les alcools rectifiés étrangers ou coloniaux ne peuvent être importés que pour compte de l'Etat.

« Un office de l'alcool sera chargé sous l'autorité du ministre des finances, de l'achat et de la vente des alcools réservés à l'Etat et de toutes les opérations s'y rapportant. Les recettes et les dépenses seront portées à un compte spécial du Trésor. L'affectation des bénéfices fera l'objet d'une loi ultérieure.

Des arrêtés du ministre des finances et du ministre de la reconstitution industrielle régleront la reprise de l'excédent des stocks de guerre, des réquisitions et marchés en cours, et toutes questions connexes. Des arrêtés du ministre des finances régleront le fonctionnement de l'office, les prix d'achat et de cession des alcools et généralement les conditions d'application du présent article.

« Les prix de cessions seront différents suivant les emplois et favoriseront l'utilisation industrielle de l'alcool.

« A l'importation, les liquides alcooliques non réservés à l'Etat seront frappés, en addition au droit de consommation, d'une surtaxe sur l'alcool contenu égale à la différence entre le prix d'achat et le prix de cession des alcools français destinés à la fabrication des liquides similaires. Les rhums originaires des colonies françaises bénéficieront, dans la limite des quantités moyennes importées annuellement de 1910 à 1913, de l'exemption de cette surtaxe. Mais, sous déduction d'un chiffre représentatif des frais de transport, qui sera fixé par arrêté du ministre des finances, des droits égaux seront perçus à titre de droits de sortie au profit des colonies, qui en reverseront moitié à l'office de l'alcool. La part des colonies sera réservée à l'exécution, dans les colonies françaises, de travaux publics dont le programme sera arrêté par décret en conseil d'Etat, ainsi qu'aux dépenses d'assistance aux vieillards, infirmes et incurables privés de ressources, d'assistance aux familles nombreuses et des caisses des écoles dans les colonies françaises. Les genièvres, définis par l'article 15 de la loi du 30 mars 1902 et produits sous réserve des dispositions légales ou réglementaires concernant l'emploi des céréales, seront frappés d'une surtaxe égale à la différence entre le prix d'achat et le prix de cession des alcools français destinés à la consommation de bouche.

« Ces droits et surtaxes feront partie du prix soumis à l'impôt de 20 p. 100 prévu par l'article 24 de la loi du 29 juin 1918.

« Le présent article est applicable à l'Algérie. »

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances sur la disjonction.

M. le ministre des finances. Messieurs, je m'excuse d'insister auprès du Sénat et de me trouver en désaccord avec la commission des finances. Je le regrette...

M. le rapporteur général. Nous aussi !

M. le ministre des finances... car son concours m'est particulièrement précieux. Mais, si les scrupules de la commission des finances sont tout à fait légitimes, je crois qu'après quelques brèves explications l'Assemblée comprendra quelle est la portée de la disposition qui vous est soumise et que satisfaction pourra, je le pense, être donnée au vœu que j'exprime.

Messieurs, il ne faut pas croire que, par votre vote, vous engagerez l'avenir. Les circonstances de guerre ont déterminé, en ce qui concerne le régime des alcools, un véritable bouleversement. L'alcool est, en effet, une matière première indispensable à la fabrication des poudres sans fumée, et les besoins du service des poudres ont, dès 1916, dépassé 1,200,000 hectolitres par an. Dès le 25 août 1915, le service des poudres réquisitionnait la totalité des stocks d'alcool et toute la production à venir des alcools industriels. Il rétrocédait naturellement une petite partie des alcools industriels ainsi réquisitionnés pour les besoins industriels et médicaux.

Cette situation de fait fut homologuée législativement par l'article 4 de la loi du 30 août 1916, qui stipule que, jusqu'à la fin de l'année de la cessation des hostilités, tous les alcools industriels seront réservés à l'Etat, qui ne peut les rétrocéder que pour les besoins industriels et médicaux. Enfin, le même article 4 élevait le droit de consommation sur l'alcool de 220 fr. à 400 fr. et transformait la situation des bouilleurs de cru en apportant de sévères limitations à leur privilège.

D'autre part, usant des droits qui lui ont été donnés d'établir pour la durée des hostilités des prohibitions à l'importation et des droits prohibitifs, le Gouvernement, par un décret du 22 décembre 1916, interdisait l'importation des alcools étrangers, sauf pour les besoins de l'Etat et les besoins dits privilégiés, c'est-à-dire industriels et médicaux.

Vous voyez, par cet exposé très bref, le bouleversement créé dans la législation des alcools par les hostilités.

Vous avez remarqué le paragraphe que je vous ai signalé, tout à l'heure, de la voix, et où je vous indiquais que la mainmise de l'Etat sur les alcools industriels durerait jusqu'à la fin de l'année de la cessation des hostilités.

Quand interviendra le décret légal qui marquera la cessation des hostilités ? Il ne m'appartient pas de le dire et d'ouvrir à ce sujet une controverse qui pourrait être longue et abondante. Cependant, il n'est pas impossible que l'année de la cessation des hostilités soit celle qui va s'ouvrir dans quelques heures. Dans quelle situation se trouvera-t-on alors ? Il y a un régime provisoire, temporaire, institué par la loi. Allons-nous attendre à la dernière minute pour décider de celui qui le remplacera ?

On le pourrait risquer s'il n'y avait pas de grands intérêts agricoles en jeu et, en particulier, ceux de tous les producteurs de betteraves, car c'est dans le courant du mois de janvier, avant le 1^{er} février, que les marchés sont habituellement passés.

Dans quelles conditions seront-ils passés, si les agriculteurs sont dans l'incertitude ? Nous risquerions de porter un coup fatal à une production qui n'a que trop souffert pendant la guerre, car il me suffira de rappeler que la production betteravière était plus spécialement localisée dans nos grands départements du Nord qui ont été les plus cruellement éprouvés.

M. Gaston Menier. C'est là le point qui domine la situation.

M. le président de la commission des finances. Il y a la betterave à sucre et la betterave à alcool.

M. le ministre des finances. Il y a des circonstances d'ordre économique qui dominent toutes les autres considérations. C'est la raison pour laquelle je me suis permis d'insister auprès du Sénat et de retenir quelques instants son attention.

Je vous ai exposé le régime établi par la guerre. Ainsi, au moment de l'armistice, la situation qui résulte des textes législatifs, des décrets et des décisions ministérielles, est la suivante : l'Etat a la mainmise complète sur tous les alcools industriels français et s'est réservé également l'importation des alcools étrangers. Tous ces alcools sont utilisés par l'Etat pour les besoins de guerre ou pour les besoins industriels et médicaux. Les alcools naturels restent libres : ce sont ceux qui alimentent la consommation de bouche ; il résulte de la grande demande de celle-ci et de la faible production des alcools naturels que ces derniers atteignent maintenant 1,000 fr. l'hectolitre, c'est-à-dire presque le décuple du prix d'avant la guerre. C'est le résultat du régime instauré au profit du service des poudres.

Il est nécessaire de maintenir ce régime pendant un certain nombre de mois. Le texte proposé à la Chambre porte : jusqu'au 1^{er} octobre 1920. Si vous trouvez cette date un peu trop éloignée, je suis tout disposé à accepter qu'elle soit modifiée et reportée au 1^{er} avril 1920, car alors la campagne sucrière, qui est la conséquence des achats de betteraves qui vont se produire dans quelques jours, sera très probablement terminée. Il faut que nous soyons mis, dans le plus bref délai, en présence d'une législation, car il n'y en a pas et tout d'un coup la législation que le Gouvernement vous a proposée, que vous avez sanctionnée et qui a été si utile pendant la guerre, disparaîtrait sans se trouver remplacée par rien, au grand détriment de notre production betteravière et des grands intérêts industriels.

Le régime actuel, qui se caractérise par le prix élevé des alcools de bouche, c'est-à-dire de l'alcool naturel, a produit des conséquences d'ordres divers et dont l'importance est grande. D'abord, cette hausse des alcools de bouche a réduit dans des proportions énormes, il ne faut pas l'oublier dans une assemblée aussi éprise que la vôtre des grands problèmes de l'hygiène, la consommation de l'alcool, surtout dans les classes laborieuses. La consommation de l'alcool de bouche en France a baissé de 1,800,000 hectolitres avant la guerre à 600,000 hectolitres. C'est un fait important qu'il appartient de constater avec une vive satisfaction.

M. Touron. Mais la consommation du vin a augmenté.

M. le ministre des finances. Il importe de conserver, dans l'intérêt de la santé publique, ces résultats si heureux.

En outre, la hausse des alcools naturels est une compensation très large accordée aux bouilleurs dont le privilège a été limité. La plus-value donnée à ces alcools, près de 800 fr. par hectolitre, représente trois fois et demie la valeur du droit de consommation, dont ils étaient exempts avant la guerre.

M. le président de la commission des finances. Les bouilleurs n'ont jamais été exempts du droit de consommation.

M. le ministre des finances. Pardon, ils étaient exempts pour la consommation familiale qui, avant la guerre, n'était pas limitée.

Donc, tant que ce régime durera, les bouillleurs ne pourront pas légitimement protester contre la restriction de leur privilège et admettront une situation qui a pour conséquence la diminution de l'alcoolisme dans les campagnes.

Ce régime permettra aussi le développement des emplois industriels de l'alcool, but poursuivi depuis de longues années, et dont M. Ribot a été un des promoteurs. Je rappelle qu'à la Chambre il présidait la commission des emplois industriels de l'alcool et que de nombreux congrès, dont certains ont été présidés par M. Viger, se sont réunis pour rechercher une solution de ce problème.

Le régime que je vous propose d'adopter permettra le développement des emplois industriels de l'alcool, car l'Etat, qui a la mainmise sur l'alcool industriel et sur l'alcool importé, pourra revendre à bon marché, et même éventuellement à perte, de l'alcool pour les emplois industriels, par suite du bénéfice considérable qu'il réalisera par la vente de quantités, même peu importantes, à la consommation de bouche.

Le retour brusque à un régime de liberté entraînerait, d'ailleurs, une importation considérable et des spéculations qui effondreraient le marché des alcools naturels et arrêteraient l'emploi des alcools d'industrie, les industriels ne pouvant payer les prix qu'offrirait la consommation de bouche. On romprait ainsi l'équilibre qui doit exister entre l'alcool et le sucre au détriment de la production sucrière, et on compromettrait la liquidation du stock d'alcool détenu par le service des poudres. De grands intérêts financiers sont aussi engagés ici ; plusieurs centaines de millions sont en cause, aussi bien pour la liquidation des stocks du service des poudres que pour la vente des produits futurs.

Comment maintenir ce régime, provisoirement, pendant tout le temps indispensable que j'ai défini tout à l'heure, dans les limites du 1^{er} avril 1920 ?

Le régime institué pendant la guerre repose sur des bases extrêmement fragiles, notamment en ce qui concerne la mainmise sur les alcools étrangers, et ces bases disparaîtront progressivement avec la cessation des hostilités. Voter le projet général en discussion devant la Chambre était une chose irréalisable en quelques jours, étant donnée l'immense besogne parlementaire qui est offerte à l'activité de la Chambre des députés.

M. le président de la commission des finances. Et du Sénat.

M. le ministre des finances. Parfaitement. Loi des pensions, loi sur les dommages de guerre, chaque jour des lois nouvelles s'imposant à notre attention avec une urgence plus grande.

Une loi spéciale s'imposait, et il fallait la faire voter dans des délais très courts. J'ai précisé tout à l'heure que nous devions absolument fixer les prix de la betterave pour la prochaine campagne dès le mois de janvier...

M. le président de la commission des finances. Non, la betterave se sème en février.

M. le ministre des finances. Il faut forcément — sinon les emblavures de cette culture seraient compromises — fixer ce prix en janvier. J'ai dit que nous sommes obligés d'agir dans des délais très rapides. J'ai dit tout à l'heure au Sénat que je ne voyais aucun inconvénient — et, pour ma part, je me fais fort d'obtenir à la Chambre des députés cette réduction dans la durée de ce régime provisoire — à fixer cette limite au 1^{er} avril 1920, mais il faut statuer au plus tôt sur le principe lui-même.

Il s'agit de maintenir un régime qui a fait ses preuves, qui, au point de vue de la santé publique, a donné des résultats. Vous pouvez me dire : « C'est une question complexe, nous voulons l'étudier ». Mais alors, arriverons-nous en temps utile ? D'autre part, tous les problèmes concernant l'alcool ne risquent-ils pas de revenir en discussion à cette occasion devant la Chambre des députés, si nous ne nous trouvons pas limités par des délais ?

La prudence commande d'accepter ce texte qui n'engage pas l'avenir, prolonge le passé dans des conditions très heureuses, qui ne statue que pour quinze mois de plus, peut-être même pas, puisque le régime de guerre durera jusqu'au décret fixant la cessation des hostilités.

Je ne sais pas quand il interviendra. Il peut n'être pris que dans quelques mois ou à la fin de l'année. Je vous demande donc, pour pouvoir passer des marchés, pour n'apporter aucun préjudice à la culture betteravière, de prolonger pendant quelques mois les autorisations données par la loi. Les intérêts du Trésor y sont attachés comme je vous l'ai démontré tout à l'heure.

Etant donné que ce texte ne préjugera rien de la législation future de l'alcool et que tous les droits restent réservés, étant donné surtout que je viens d'apprendre que les dispositions votées hier par le Sénat, en ce qui concerne les loyers, ont été acceptées par la Chambre des députés, ce dont je me félicite, je voudrais qu'en cette fin de journée aucune cause de désaccord ne pût subsister entre les deux Assemblées et qu'il ne restât plus à la suite de ce débat que le souvenir de la controverse qui s'est élevée. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le président de la commission des finances. Le souvenir ne saurait être qu'agréable.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances.

M. le rapporteur général. M. le ministre des finances connaît les sentiments de la commission des finances à l'égard du Gouvernement et les efforts qu'elle fait pour lui prêter son concours dans les heures difficiles que nous traversons. C'est avec le plus grand regret que notre commission, dans cette question de l'institution d'un régime spécial de l'alcool, ne peut suivre l'honorable ministre. Aussi bien nous ne demandons pas au Sénat de repousser cet article 6 mais seulement de le disjoindre.

Que M. le ministre des finances me permette de donner tout de suite le meilleur argument. En proposant au Sénat de disjoindre l'article dont il s'agit, la commission des finances obéit aux suggestions que l'honorable ministre des finances a faites par deux fois hier matin. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*)

Je vous demande pardon, monsieur le ministre. Une première fois — vous m'excuserez si je commets cette indiscrétion — c'était dans le cabinet de M. le président. Vous avez donné cette suggestion à M. le président et au rapporteur général ; vous l'avez reproduite devant la commission des finances, à la condition, il est vrai, que celle-ci prendrait l'engagement de rapporter le projet de loi devant le Sénat avant le 31 janvier. A ce moment, j'ai eu l'honneur de répondre que le rapporteur pouvait prendre l'engagement de présenter son rapport à une date déterminée, mais qu'il était absolument impossible à la commission des finances de se lier d'une manière absolue sur un texte avant de l'avoir étudié.

Voyez, monsieur le ministre des finances, combien était sage notre réponse. Vous même, tout à l'heure, reconnaissiez que le texte que vous nous soumettez peut être utilement modifié en substituant à la date du 1^{er} avril 1920 celle du 1^{er} octobre de la même année. Or ce seul changement de date motiverait le retour de la loi à la Chambre des députés.

M. le ministre des finances. Je n'ai pas dit « utilement » ; j'agissais par esprit de transaction.

M. le rapporteur général. Vous n'avez pas fait valoir l'argument de transaction. Vous avez, au contraire, appuyé ce changement de date sur des raisons d'ordre technique.

M. le ministre des finances. Il n'est pas très bon, quand on offre une transaction, d'insister par trop sur son caractère.

M. le rapporteur général. Nous allons continuer à suivre vos suggestions premières, monsieur le ministre des finances, et, conformément à votre avis, nous examinerons comment jouera une disposition qui institue un régime de l'alcool différent de celui qui existait avant la guerre et est un premier pas vers le monopole de l'alcool, du moins de l'alcool industriel.

M. le ministre des finances. Le premier pas a été fait en 1916.

M. le président de la commission des finances. En temps de guerre.

M. le ministre des finances. Je vous demande de prolonger le régime du temps de guerre.

M. le rapporteur général. J'ai rappelé dans mon rapport que, sous le régime de la guerre, pour les besoins de la défense nationale, pour assurer aux poudreries la totalité des alcools industriels indigènes ou importés, l'Etat avait dû réquisitionner tout l'alcool, comme les autres produits nécessaires à l'armée.

M. Henry Chéron. Cette mesure a, d'ailleurs, réduit l'alcoolisme.

M. le rapporteur général. Ce n'est pas là qu'il faut chercher la cause de la réduction de l'alcoolisme.

M. Tournon. Elle est dans la diminution des alcools livrés à la consommation.

M. le ministre des finances. Et surtout dans l'augmentation des prix.

M. le rapporteur général. Mais je ne veux pas entrer dans les détails de l'organisation du nouveau régime. Je constate seulement que l'article 6 constitue à lui seul une législation tendant à l'institution du monopole d'Etat, à la possibilité pour l'Etat de monopoliser l'achat et la vente de l'alcool industriel, de le céder pour la consommation de bouche, la fabrication des vins de liqueurs et toutes autres boissons alcooliques.

La Chambre des députés, pour des raisons que nous ignorons — car il n'y a pas eu de rapport à ce sujet, et nous ne connaissons pas encore la discussion qui s'est déroulée devant elle — a modifié la loi et introduit des dispositions spéciales pour son application aux colonies. Comment voulez-vous, monsieur le ministre, que la commission des finances, dans les quelques instants dont elle a disposé depuis hier soir, ait pu envisager toute l'économie de cette loi ?

Dans mon rapport, j'ai donc demandé la disjonction, qui nous permettra de rester saisis. Nous vous donnons l'assurance que nous nous mettrons immédiatement à l'étude et que, dans le courant de janvier, nous espérons être d'accord avec vous sur

un texte que nous proposerons au Sénat d'adopter. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des finances. J'attache toujours, monsieur le rapporteur général, la plus grande importance à vos déclarations si autorisées. Vous venez de dire que vous avez l'intention d'examiner la question de toute urgence...

M. le rapporteur général. De toute urgence, je l'ai dit dans mon rapport.

M. le ministre des finances. ...et d'apporter dans le courant de janvier, dès la rentrée si c'est possible, sous la forme d'un rapport, les conclusions de la commission.

Il m'appartiendra, alors, d'accord avec vous, de demander au Sénat d'inscrire la discussion de ces conclusions à une séance qui se tiendrait vers le 20 janvier.

M. le rapporteur général. Le plus tôt possible, monsieur le ministre.

M. le ministre des finances. A peu près vers le 20 janvier, (*Oui ! oui !*)

De cette façon, le Sénat aura le temps de l'examiner complètement. Il me semble d'ailleurs que c'est surtout une question de procédure qui nous divise ou plutôt, comme on le dit très finement derrière moi, une question de procédé. (*Sourires.*) Par conséquent, je serais tout à fait attristé de prolonger ce dissentiment. (*Très bien !*) En disant à la commission du budget et à la Chambre qu'un engagement a été pris dans des termes...

M. Gaudin de Villaine. Formels.

M. le ministre des finances. ...dans des termes formels et d'une façon publique que la question serait résolue avant la fin de janvier, que dans ces conditions je n'ai pas insisté pour reprendre devant le Sénat l'article disjoint par sa commission, j'espère que la Chambre, en face de cet engagement pris par votre honorable rapporteur, donnera aussi son assentiment.

M. le rapporteur général. Nous ne pouvons que vous remercier, monsieur le ministre ; comptez sur notre concours.

M. le président de la commission des finances. Je ne veux qu'ajouter un mot aux paroles que M. le ministre a prononcées et dont je le remercie : c'est que, dès que nous avons eu connaissance de son projet à la commission des finances, nous n'avons jamais manifesté la moindre hostilité à son égard.

M. le ministre des finances. C'est exact.

M. le président de la commission des finances. Nous avons seulement demandé le temps de l'examiner, et c'est parce que le temps a manqué pour l'examiner avant le 31 décembre que nous demandons la disjonction. Puisque vous entrez dans nos vues, nous vous en remercions et nous allons étudier le projet.

Vers le 15 janvier ou dans le courant de janvier au plus tard, la commission des finances apportera au Sénat le résultat de son étude.

M. Tournon. Je demande la parole.

M. le ministre des finances. J'ai retiré ma proposition, mais si on devait prendre la parole à son sujet, je serais obligé de revenir sur ma décision.

M. le président. La proposition de disjonction étant maintenue par la commission, je dois donner la parole à M. Tournon.

M. Tournon. M. le président de la commission a fait une déclaration que je demande la permission de compléter. Il a eu raison de déclarer que la commission n'avait pas

pris parti contre le projet, mais il me permettra d'ajouter qu'elle n'a pas non plus pris parti pour ce projet. (*Très bien !*)

M. le président de la commission des finances. Le temps a manqué à la commission pour examiner la question : si elle avait pris parti pour ou contre, elle aurait manqué à son devoir.

M. Tournon. Nous sommes d'accord.

M. le président. Je mets aux voix la disjonction de l'article 6 proposée par la commission.

(La disjonction est prononcée.)

M. le président. « Art. 6 bis. — L'article 31 de la loi du 29 juin 1918 est complété de la manière suivante :

« En sont également exempts les cartes, bons et permis accordés aux agents de l'Etat pour l'exécution de leur service dans les conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique rendu sur la proposition des ministres des finances et des travaux publics. » — (Adopté.)

« Art. 7. — Est autorisée, à titre provisoire, jusqu'au 31 décembre 1919 inclusivement, sauf vote contraire, des conseils municipaux, quand il n'aura pu être statué dans les conditions prévues par les articles 137 et 139 de la loi du 5 avril 1884, la prorogation des actes constitutifs de tout octroi arrivant à expiration le 31 décembre 1918. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Sont de même maintenues pour l'exercice 1919 les dispositions de la loi du 22 février 1918 relatives à la suppression des taxes ou surtaxes d'octroi sur les boissons, à la création et à la répartition d'un fonds commun de contributions indirectes au profit des communes. » — (Adopté.)

§ 3. — Budgets annexes.

« Art. 9. — Le ministre des finances est autorisé, pour subvenir, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, aux dépenses de la deuxième section du budget annexe des chemins de fer de l'Etat à émettre, dans les conditions déterminées par l'article 44 de la loi de finances du 13 juillet 1911, des obligations amortissables dont le montant ne pourra excéder la somme de 35,002,700 fr. » — (Adopté.)

TITRE II

DISPOSITIONS SPÉCIALES

« Art. 9 bis. — Il est institué un office scientifique et technique des pêches maritimes doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et rattaché comme établissement public de l'Etat à l'administration des transports maritimes et de la marine marchande.

« Les installations et le matériel dépendant actuellement du service scientifique des pêches maritimes sont affectés à l'office scientifique des pêches maritimes.

« L'administration de l'office scientifique des pêches maritimes est assurée par un conseil d'administration composé de vingt-cinq membres nommés par le ministre chargé de la marine marchande et dont quatorze au moins doivent être choisis parmi les représentants des entreprises de pêches maritimes et des industries qui s'y rattachent.

« Un décret contresigné par le ministre chargé de la marine marchande et par le ministre des finances règlera les conditions de fonctionnement de l'office scientifique et technique des pêches maritimes. » — (Adopté.)

TITRE II

Disposition spéciale.

« Art. 10. — A la date du 1^{er} janvier 1919, le montant des sommes reçues par la caisse des invalides de la marine pour être affectées, en vertu de l'article 21 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, modifié par l'article 7 de la loi du 19 avril 1906, à des subventions aux chambres de commerce, à des établissements d'utilité publique et autres institutions ou sociétés, et qui n'auront pas, à cette date, reçu une telle affectation, sera intégralement versé au Trésor public.

« A partir de cette date, par modification à l'article 21 de la loi du 7 avril 1902 et à l'article 7 de la loi du 19 avril 1906, les prélèvements ou majorations prévus aux dites lois et appliqués aux crédits budgétaires destinés aux compensations d'armement et aux primes à la construction seront diminués de 2 p. 100. Il sera fait face au paiement des subventions mentionnées au premier alinéa du présent article, comme de toutes autres subventions analogues, à l'aide des ressources générales du budget dans la limite des crédits qui seront spécialement accordés à cet effet. Le relevé des décisions allouant des subventions sera publié trimestriellement au *Journal officiel*. » — (Adopté.)

« Art. 10 bis. — Est relevé de 80 p. 100 pendant une période de 5 ans, à partir de la promulgation de la présente loi, le taux maximum des subventions que l'Etat peut allouer aux services publics de transports par automobile en vertu :

« 1^o De la loi de finances (art. 65) du 23 décembre 1908, (services pour voyageurs, messageries et marchandises).

« 2^o De la loi des finances (art. 79) du 30 juillet 1913 (services en montagne).

« 3^o Des lois du 29 mars 1917 (art. 4) et 4 août 1917, art. 17, (services exclusivement affectés aux transports des marchandises).

« Ces dispositions pourront, s'il y a lieu, être appliquées aux entreprises en cours pour le temps restant à courir sur la durée des contrats actuellement en vigueur. » — (Adopté.)

TITRE III

MOYENS DE SERVICE ET DISPOSITIONS ANNUELLES

« Art. 11. — Est fixé à 100 millions de francs, pour les mois de janvier, de février et de mars 1919, le maximum du compte courant à ouvrir au Trésor pour les sommes non employées appartenant aux caisses d'assurances régies par la loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes, et dont la gestion financière est confiée à la caisse des dépôts et consignations, en vertu de l'article 15 de ladite loi.

« Le taux de l'intérêt servi par le Trésor sera le même que celui du compte courant de la caisse des dépôts et consignations. » — (Adopté.)

« Art. 12. — La ville de Paris est autorisée à mettre en circulation des bons de la caisse municipale pour une somme qui ne pourra excéder 40 millions de francs. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Le ministre de l'intérieur est autorisé à engager pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919 dans les conditions déterminées par la loi du 12 mars 1880 et par le décret du 10 avril 1914, pour le programme vicinal de 1919, des subventions qui ne pourront excéder la somme de 4,500,000 fr. et qui seront imputables tant sur les crédits de l'exercice 1919 que sur les crédits à ouvrir ultérieurement.

« Ces autorisations d'engagement se con-

fondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Le montant total des subventions annuelles que le ministre des travaux publics et des transports peut s'engager, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, à allouer aux entreprises de voies ferrées d'intérêt local, en vertu de la loi du 31 juillet 1913, ne devra pas excéder la somme de 50.000 fr.

« Ces autorisations d'engagement se confondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 15. — Le montant total des subventions annuelles que le ministre des travaux publics et des transports peut s'engager, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, à allouer aux entreprises de services réguliers d'automobiles, en vertu de l'article 65 de la loi de finances du 26 décembre 1908, de l'article 4 de la loi du 29 mars 1917 et de l'article 17 de la loi du 4 août 1917, ne devra pas excéder la somme de 900.000 fr.

« Ces autorisations d'engagement se confondront avec celles qui seront accordées pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 16. — Les travaux à exécuter, pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, soit par les compagnies de chemins de fer, soit par l'Etat, pour la continuation des lignes nouvelles en construction des grands réseaux concédés, ne pourront excéder le maximum de 3.750.000 fr.

« Cette somme se confondra avec celle qui sera autorisée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 17. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement (c'est-à-dire de ceux qui deviennent nécessaires postérieurement à la mise en exploitation des lignes), à exécuter en 1919, et dont le ministre des travaux publics et des transports pourra autoriser l'imputation au compte de ces travaux, est fixé, pour les mois de janvier, de février et de mars 1919, non compris le matériel roulant, à la somme de 15 millions de francs, qui se confondra avec celle qui sera fixée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 18. — Le montant des travaux complémentaires à effectuer sur le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, à l'aide d'avances à faire par l'Etat dans les conditions de l'article 4 de la convention de concession du 30 octobre 1880, et dont le ministre des colonies pourra approuver les projets pendant les mois de janvier, de février et de mars 1919, sous la réserve de l'inscription au budget du ministère des colonies des crédits nécessaires à l'exécution, ne pourra excéder le maximum de 1.735.000 fr.

« Cette autorisation d'engagement se confondra avec celle qui sera accordée pour l'année entière par la loi portant fixation du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919. » — (Adopté.)

« Art. 19. — Toutes contributions directes et indirectes autres que celles qui sont autorisées par les lois en vigueur et par la présente loi, à quelque titre ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et les tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action

en répétition pendant trois années contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui en auraient fait la perception. » — (Adopté.)

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

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. le président. Voici, messieurs, le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	218
Majorité absolue.....	110
Pour.....	218

Le Sénat a adopté.

4. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI PORTANT OUVERTURE DE CRÉDITS PROVISOIRES APPLICABLES AU PREMIER TRIMESTRE DE 1919

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

M. L.-L. Klotz, ministre des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, modifié par la Chambre des députés, portant ouverture sur l'exercice 1919, de crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils, et applicables au premier trimestre de 1919.

Je demande au Sénat de bien vouloir déclarer l'urgence.

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

M. le ministre des finances. Messieurs, le Sénat a voté dans sa deuxième séance d'hier le projet de loi portant ouverture sur l'exercice 1919, des crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils applicables au premier trimestre de 1919.

Sur les trois réductions qu'il avait fait subir au chiffre des crédits de l'article 1^{er}, adopté par la Chambre des députés, cette dernière, appelée à se prononcer de nouveau, en a accepté deux, mais elle a rétabli le crédit de 1.000 fr., dont la haute Assemblée avait opéré la réduction pour marquer son désir de voir disparaître du budget de la guerre, pour faire l'objet temporairement d'un budget annexe ou d'une section spéciale, les dépenses d'administration générale de l'Alsace et de la Lorraine.

En outre, comme conséquence du rétablissement opéré par le Sénat, dans le projet de loi portant ouverture de crédits additionnels sur l'exercice 1918, des crédits nécessaires pour assurer l'application de la loi du 9 mars 1918 sur les baux à loyer, la Chambre a effectué un ensemble de relevements de crédits portant sur les dotations des ministères des finances et de la justice (service judiciaire) et s'élevant au total à 8.998.707 fr.

Le chiffre des ouvertures de l'article 1^{er}, que le Sénat avait fixé à 8.825.906.273 fr., s'est trouvé ainsi porté à 8.834.905.980 fr.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de soumettre à votre sanction les dispositions du projet qui vous est soumis.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence.

(L'urgence est déclarée.)

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission des finances.

Il sera imprimé et distribué.

La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances, pour un

dépôt de rapport sur un projet de loi pour lequel il demande au Sénat d'ordonner la discussion immédiate.

M. Millès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport, fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, modifié par la Chambre des députés, portant ouverture sur l'exercice 1919, de crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils, et applicables au premier trimestre de 1919.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, veuillez donner lecture de votre rapport.

M. le rapporteur général. Messieurs, la Chambre des députés nous renvoie le projet de loi portant ouvertures des crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils, applicables au premier trimestre de 1919.

En conséquence de la décision que vous aviez prise, à l'occasion du vote du cahier de crédits additionnels adopté hier, de réincorporer parmi les dépenses civiles exceptionnelles les crédits affectés à l'application de la loi du 9 mars 1918 sur les loyers, elle a rétabli, dans les crédits provisoires applicables aux dépenses civiles exceptionnelles, les crédits nécessaires à l'application de la loi précitée pour le 1^{er} trimestre de 1919. Ces crédits s'élèvent à 8.998.707 fr. En outre elle a rejeté la réduction indicative de 1.000 fr. que vous aviez opérée, pour marquer votre désir de voir le Gouvernement créer, pour les dépenses d'administration générale de l'Alsace et de la Lorraine, une section spéciale ou un budget annexe rattaché à la présidence du conseil.

Elle a, en conséquence, relevé de 8.999.707 francs les crédits provisoires que vous aviez adoptés et les a portés de 8.825.906.273 fr. à 8.834.905.980 fr.

Votre commission des finances n'a pas d'objection à soulever contre l'incorporation de crédits affectés à l'application de la loi sur les loyers, puisque cette mesure n'est que la conséquence immédiate du vote que vous aviez émis.

Quant à la réduction de 1.000 fr. indicative du mode d'imputation des dépenses d'administration générale de l'Alsace et de la Lorraine, la commission des finances, tout en regrettant que la Chambre n'ait pas cru devoir adopter les vues émises par le Sénat, ne saurait faire de cette question l'objet d'un désaccord avec l'autre Assemblée.

En conséquence, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter la somme des crédits votée par la Chambre des députés.

L'accord se trouve ainsi complètement établi entre les deux Assemblées.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt de nos collègues dont voici les noms : MM. Millès-Lacroix, Peyronnet, Doumer, Hizez, Milan, Peytral, Empereur, Hubert, Félix Martin, Leblond, Dehove, Ordinaire, Gravin, Mollard, Bérard, Chabert, Lintilhac, Cannac, Butterlin, plus une signature illisible.

Je consulte le Sénat sur la discussion immédiate.

(La discussion immédiate est prononcée.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

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

Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres, au titre de l'exercice 1919, en vue de faire face aux dépenses militaires et aux dépenses exceptionnelles des services civils des crédits provisoires s'élevant à la somme totale de 8,834,905,980 fr. et applicables au premier trimestre de 1919. »

Je mets cet article aux voix.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Je rappelle au Sénat que les articles 2 à 13 ayant été adoptés sans modification par les deux Chambres, il n'y a pas lieu de les mettre en discussion. (Assentiment.)

Je consulte le Sénat sur l'ensemble du projet de loi. Il y a lieu à scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

Voici, messieurs, le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	219
Majorité absolue.....	110
Pour.....	219

Le Sénat a adopté.

5. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE RÉTABLISSEMENT DES VOIES FERRÉES

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics pour le dépôt d'un projet de loi pour lequel il demande au Sénat de bien vouloir déclarer l'urgence.

M. Claveille, *ministre des travaux publics et des transports*. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le président du conseil, ministre de la guerre, de M. le ministre des finances et au mien, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre.

Je demande au Sénat de bien vouloir déclarer l'urgence.

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, un projet de loi sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre a été présenté, le 22 novembre 1918, à la Chambre des députés qui l'a adopté dans sa séance d'aujourd'hui.

Nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien donner votre haute sanction à ce projet dont vous avez pu suivre la discussion.

Nous n'avons rien à ajouter à l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi et dont la distribution a été faite à MM. les sénateurs en même temps qu'à MM. les députés.

M. le président. Je mets aux voix la déclaration d'urgence.

L'urgence est déclarée.

Le projet de loi est renvoyé à la commission des chemins de fer et, pour avis, à la commission des finances. (Assentiment.)

M. Hervey. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Hervey, rapporteur de la commission des chemins de fer, pour un dépôt de rapport sur un projet de loi dont il demande au Sénat d'ordonner la discussion immédiate.

M. Hervey, *rapporteur*. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi,

adoptée par la Chambre des députés, sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, veuillez donner lecture de votre rapport.

M. le rapporteur. Messieurs, le projet qui vous est soumis présente un caractère d'urgence extrême.

C'est la seule raison qui a décidé votre commission à établir un rapport très succinct et à vous demander d'en accepter les conclusions. Il sera facile d'y trouver des lacunes et de lui reprocher la hâte avec laquelle il a été examiné.

Mais les circonstances commandent : l'heure est aux actes et le pays demande avant tout qu'on arrive à lui rendre la vie et la circulation.

Tous les problèmes de la reprise économique resteront des solutions, tant que l'état de nos voies ferrées sera défectueux, tant que le matériel de transport sera insuffisant. La presse, le public et le Parlement sont unanimes sur ce point.

Le Gouvernement responsable nous apporte « un projet » : il a des défauts, il appelle des réserves ; mais la Chambre l'a adopté et, si vous le votez de suite, on peut l'exécuter sans délai.

Ce seul avantage a paru décisif à votre commission.

Je vous demande personnellement toute votre indulgence pour la forme trop imparfaite sous laquelle il vous est présenté.

Je m'efforcerai simplement de vous en indiquer clairement le but et les moyens.

Vous connaissez la situation des compagnies, de toutes les compagnies, réseau de l'Etat compris.

La guerre, effroyable destructrice d'existences humaines, n'a pas été moins consommatrice de matériel.

Dans le rapport qui vous a été soumis le 5 avril pour approuver la convention du 30 novembre 1917, en vue de la participation de l'Etat à des dépenses d'achat de matériel roulant, j'ai fait passer sous vos yeux les énormes déficits existants à cette époque ; ils ont notablement augmenté depuis.

Mais les voies ferrées sont extrêmement usées ; 1,500 kilomètres sur les grands réseaux, 500 kilomètres sur les voies d'intérêt local ont été déposés pour les besoins militaires, les réseaux du Nord et de l'Est, en partie ravagés, exigent un effort gigantesque et des dépenses excessivement lourdes.

Les compagnies sont en déficit sur tous les réseaux, et leurs moyens financiers ont des limites. Elles sont d'autant plus étroites que des sommes considérables leur sont dues, que les comptes des transports militaires, qui s'élèvent à des centaines de millions, ne sont pas réglés. Et, il paraît nécessaire de souligner ici cet état de choses, qui explique et peut excuser bien des hésitations de leur part. Obligés de comparer leurs recettes et leurs dépenses, ne sachant pas encore quand et comment seront réglées leurs créances, soumises au régime des conventions, qui leur impose des obligations, mais les protège dans une large mesure contre les improvisations des tiers, les conseils d'administration veulent bien engager les dépenses qu'ils jugent indispensables, mais ne mettent pas d'empressement à assumer des charges énormes, dont une partie d'ailleurs ne sauraient, sans injustice, leur incomber.

Certes, avec du temps, de la bonne foi et de l'esprit de conciliation, on arriverait à des accords qui seraient sans doute satisfaisants.

Mais c'est le temps qui manque !

Pour aboutir, le Gouvernement vous pro-

pose l'ouverture d'un compte spécial au moyen duquel il pourra entreprendre toutes les réfections nécessaires, il pourra commander le matériel roulant, les approvisionnements qui dépasseraient les facultés des compagnies, aussi bien des réseaux secondaires, d'intérêt général, des voies ferrées d'intérêt local que des réseaux d'intérêt général.

Il ne s'agit plus d'une « participation », comme dans la loi du 20 avril 1918 ; mais bien d'une « avance » qui sera remboursée, soit par les compagnies, soit par « tous débiteurs ».

Entendons-nous par là qu'une partie de ces dépenses doit être payée par nos ennemis battus, qui sont la cause trop évidente des pertes subies et de l'usure anormale du matériel ? Sur cette catégorie spéciale de dommages de guerre, la commission vous doit quelques explications.

Déjà vous avez voté la réparation des dégâts et destructions causés à certains réseaux par le fait direct de l'ennemi. Les lois du 29 juin 1917, du 31 décembre 1917 pour les grands réseaux, celle du 30 décembre 1917 pour les réseaux d'intérêt local, ont ouvert un compte spécial, qui sera débité des sommes versées aux compagnies pour ces réfections, et crédité de dommages et intérêts réclamés à l'ennemi.

Mais il y a d'autres dommages non causés directement, par les obus, ou la destruction militaire,

Il y a l'usure anormale et exagérée du matériel, il y a les difficultés de réparation qui ont amené le surmenage des machines, des wagons et des voies, il y a enfin l'ajournement de certaines réparations qui exigent des dépenses manifestement plus fortes pour la réparation d'un matériel en 1919 que celles qui auraient été nécessaires en 1913 ; cette majoration sera payée par les compagnies ; mais un effort plus grand doit être exigé dans les deux prochaines années, pour rétribuer et encourager cet effort, le Gouvernement avancera, au débit du compte spécial, une partie des dépenses des compagnies.

C'est ce genre de dépenses qui sera remboursé par le poste « tous débiteurs ». Cette loi spéciale ne peut les désigner autrement ; mais le bon sens et l'équité indiquent de quels débiteurs on entend parler. Ce n'est pas tout : il faut voir l'avenir et exécuter le programme établi par les comités techniques. Or, les réponses des compagnies sur leurs possibilités d'achat ne correspondent pas aux besoins prévus. Le projet autorise l'Etat à faire l'avance de ce déficit, à commander ce matériel, à acheter les approvisionnements, et à les céder aux compagnies, dès que le besoin sera urgent.

C'est en quelque sorte la constitution d'une réserve, d'un volant, d'un parc national des chemins de fer. Pour ce chapitre, les remboursements seront faits par les compagnies.

Le rapport de la Chambre affirme que le prix payé par les compagnies sera celui du cours de la marchandise au moment de la prise en charge de la livraison.

Le 3^e alinéa de l'article 4 dit bien que les sommes versées par les compagnies ne seront portées au crédit du compte spécial qu'au jour de la prise en charge ; mais rien dans le texte n'indique que ce sera au cours du jour. Ce sera l'objet d'un accord qui doit être inscrit dans le règlement d'administration publique prévu à l'art. 5.

Il serait à désirer que le ministre donne à ce sujet des explications précises.

Dans ce système, l'Etat est commerçant ; il peut gagner, il peut perdre selon que les prix monteront ou descendront. En tous cas, il y aura une perte résultant de l'intérêt de l'argent avancé pendant plusieurs

mais, mais elle n'a qu'une importance assez faible, si on la compare à l'avantage énorme de pouvoir satisfaire immédiatement à l'augmentation du tonnage des transports, à suivre, à précéder peut-être l'essor des échanges, au lieu de les rendre impossibles.

Une question se posait, en même temps qu'une réserve. Si l'Etat se substitue aux compagnies, dans ce rôle de prévoyance des besoins futurs, est-il sûr de trouver des moyens assez puissants de fabrication pour les aider sans leur faire une concurrence qui serait une cause perturbatrice de la loyauté des cours ?

Dans l'exposé des motifs, le projet du Gouvernement ne vise que l'emploi des usines privées qui se transformeront et qui s'occupaient aux fabrications de l'armement. Les commandes des compagnies seront nécessairement passées à ces mêmes usines.

Il est évident que, si la commission avait été saisie plus tôt, elle aurait dû demander communication des possibilités de production et des commandes totalisées des compagnies. En tout cas, nous avons obtenu l'assurance qu'un bureau commun des commandes ne ferait passer les commandes de l'Etat qu'après celles des compagnies.

Les dernières discussions de la Chambre laissent entrevoir que les établissements de l'Etat seront appelés à travailler aussi pour les réparations de matériel et la construction. Il sera absolument nécessaire que les prix de revient soient établis avec des méthodes industrielles, dans ces établissements comme dans les autres.

Mais le point d'interrogation reste tout entier. L'Etat n'a pas la puissance propre de doubler la production, par ce qu'il la prend à son compte. Certaines expériences prouveraient plutôt le contraire.

Nous nous hâtons d'ajouter que la commission de la Chambre a apporté au projet gouvernemental des modifications et des précisions qui, tout en conservant l'appui aux compagnies qui est son but, en atténuent les dangers et en limitent la durée.

L'article 2 indique qu'il ne s'agit que de faire face aux besoins du trafic prévus jusqu'au 31 décembre 1920.

La période est limitée à deux ans et correspond au passage du pied de guerre au pied de paix.

De plus, l'obligation « d'inviter les compagnies à exécuter elles-mêmes le programme » est insérée dans la loi.

Ainsi, l'ingérence de l'Etat dans les directives des compagnies (ingérence qui est indéniable) sera courte et, nous l'espérons fermement, presque inutile.

Les événements terribles par lesquels nous venons de passer doivent ouvrir les yeux et agrandir les vues.

Si les compagnies de chemin de fer français ont rempli leurs devoirs, si le fonctionnement des transports militaires a été admirable, malgré toutes les difficultés accumulées, on peut bien constater que certains défauts sont apparus et que les compagnies, pour fermer la bouche à leurs détracteurs, se doivent à elles-mêmes de les corriger. Elles avaient du matériel, mais n'en avaient pas trop ! Un conseil commun d'études et de travail, des accords sur les tarifs où la concurrence étroite céderait souvent le pas à l'intérêt général, des approvisionnements plus considérables et moins variés de matériels et de rechanges, qui, sans doute, augmenteraient les charges du capital, mais seraient une assurance contre les accidents et les essors brusques du trafic, l'unification des méthodes, des signaux et du matériel, sont des mesures de sage prévoyance et ce sont celles que les meilleurs amis des compagnies doivent leur recommander.

Certes, le moment n'est pas venu de discuter la politique générale des chemins de fer en France et la commission ne m'en a pas donné mandat : mais il m'a semblé nécessaire de montrer que les dangers que pouvaient présenter le projet seraient bien atténués aux yeux de certains de nos collègues selon les décisions que prendraient les compagnies. Enfin la commission du budget a introduit dans le texte du Gouvernement une importante modification à l'article 4 bis. Soucieuse de fixer la limite du compte spécial inscrit à l'article 4 de la loi, elle a ouvert au titre de l'exercice 1918 un crédit de 600 millions pour servir de première dotation au fonds de roulement de ce compte, a donné le titre de ce chapitre nouveau, et a décidé la publication de la situation semestrielle au *Journal officiel* du 1^{er} janvier et du 1^{er} juillet de chaque année.

Ce sont là les garanties nécessaires pour que le contrôle parlementaire puisse s'exercer.

Ce ne sont pas malheureusement des sécurités absolues contre le déficit du compte et par conséquent contre des dépenses budgétaires nouvelles.

Il faut remarquer que cette loi est une addition totale à la loi du 20 avril 1918. Celle-ci avait eu pour but d'aider les compagnies à rétablir l'équilibre technique au début de 1919. Il s'agit maintenant de dépasser ce but et d'arriver à satisfaire aux besoins, nécessairement accrus par la victoire, jusqu'au 31 décembre 1920.

Il me reste à exposer au Sénat les dispositions de l'article 3 qui vise un tout autre objet que le reste de la loi. Le texte du Gouvernement autorisait le ministre des travaux publics et des transports à engager les dépenses nécessaires pour assurer au personnel en activité ou en retraite des grands réseaux d'intérêt général le paiement d'indemnités exceptionnelles et complémentaires de charité de vie équivalentes, comme quotité et comme durée, à celles qui sont ou seront attribuées aux agents civils et retraités de l'Etat.

Ce texte, qui avait pour but de restituer aux compagnies les avances qu'elles ont faites à leurs personnels en vertu des lois du 30 avril et du 14 novembre 1918, ne visait donc que les employés des grands réseaux. Notre collègue, M. Sarraut, a déposé un amendement pour englober dans cette mesure le personnel des réseaux secondaires et d'intérêt local et les mettre sur le même pied que les employés des grands réseaux. Le même amendement a été déposé à la Chambre par M. Mauger, mais a été retiré devant celui de M. Morel, qui est devenu le premier paragraphe de l'article 3 qui vous est soumis. Quelles sont les différences essentielles de ces amendements ?

Les cheminots des petits réseaux touchent, tous, les 2 francs qui leur sont assurés par la loi du 14 novembre 1918. Ils profiteront éventuellement des avantages que des lois ultérieures assureraient aux agents et retraités civils. Le bénéfice de cette disposition partira de la même date que pour les employés des grands réseaux.

Mais M. Morel a fait valoir qu'on ne pouvait aller plus loin sans injustice. En effet, les 3 fr. d'indemnité de vie chère, les 1,080 fr. des cheminots des grandes compagnies sont payés par celles-ci. Pour assurer ces avantages à leurs ouvriers et pour bien d'autres causes, on leur a autorisé l'augmentation des tarifs.

Dans beaucoup de départements, les relèvements ont été également autorisés et les compagnies locales ont assuré les 1,080 fr. Dans d'autres, l'effort a été moins grand et les indemnités moins fortes. Serait-il juste que l'Etat vint au secours de certains intérêts locaux, alors qu'il n'aurait besoin de rien faire dans d'autres régions ? A coup

sûr, non. Ce qu'il faut souhaiter, et M. le ministre des travaux publics y apportera son concours, c'est que tous les concessionnaires locaux fassent l'effort nécessaire pour arriver à l'unification des indemnités ; il y va de la paix sociale et du bon fonctionnement des services.

Les dépenses occasionnées par cet article atteindront 480 et probablement 520 millions avec l'amendement Paul Morel ; il ne restera donc qu'une provision de 80 millions pour les réparations et constructions neuves dont l'Etat fera l'avance.

J'insiste sur la séparation en deux groupes très différents dans les 600 millions qui vous sont demandés.

M. Henry Chéron. Les sommes relatives au personnel se renouvelleront une autre année ?

M. le rapporteur. Dans le compte qui vous est soumis, c'est pour deux ans.

M. Henry Chéron. Ce n'est pas dit dans votre projet de loi.

M. le rapporteur. La commission des finances vous donnera sans doute des explications.

M. Henry Chéron. Je m'excuse de vous avoir interrompu, mais l'observation était importante au point de vue du compte spécial.

M. le rapporteur. Telles sont, messieurs, les dispositions qui vous sont soumises. Elles ont un but très net :

Permettre d'utiliser à plein, pour les compagnies par leurs commandes directes, en dehors des compagnies, (mais après elles) pour le compte de l'Etat, toutes les ressources de l'industrie de construction de matériel de chemin de fer en France.

Elles n'embrassent qu'un programme de deux ans, une période critique, où il n'est pas déraisonnable d'affirmer que la situation financière des compagnies est instable.

Il dépend du Gouvernement et des compagnies que cette ingérence de l'Etat cesse le 1^{er} janvier 1921, en améliorant cette situation.

Il y faut de la bonne foi de la part du Gouvernement, de la bonne volonté et de l'esprit politique de la part des compagnies.

Le Gouvernement doit payer ce qu'il doit ; rien de plus c'est son devoir ; mais rien de moins, c'est l'honnêteté, dont il doit donner l'exemple, et il doit le faire rapidement.

Les compagnies sûres du lendemain, remboursées de leurs avances, ayant une trésorerie plus facile devront se mettre en mesure de satisfaire largement, complètement aux besoins de la nation ; elles ne peuvent pas oublier, qu'étant des entreprises privées, elles ont néanmoins à remplir un service national.

Il serait désespérant de constater au lendemain de la victoire, que les efforts du Parlement, du Gouvernement et des grands organismes de la vie nationale au nombre desquels figurent les compagnies de chemins de fer, ne se seraient pas associées pour le développement intensif de la production, seul espoir qui reste à la France pour établir un budget solide et augmenter le bien-être d'un peuple qui a tant souffert depuis cinq ans. Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous demande de voter les articles du projet sans modifications. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt de nos collègues dont voici les noms :

M. M. Hervey, Lhopiteau, Bollet, Fleury, Leblond, Le Roux, Bourganet, Martinet, Poirson, de Kerdrel, Savary, Lintilhac, Ord-

naire, Chauveau, Mascaraud, Bérard, Rouland, Darbot, Maurice Sarraut et Gauthier. Je consulte le Sénat sur la discussion immédiate.

(La discussion immédiate est prononcée.) La parole est à M. Millès-Lacroix pour faire connaître l'avis de la commission des finances.

M. le rapporteur général. Messieurs, la commission des finances est appelée à donner son avis sur un projet de loi aussi important, après avoir eu seulement quelques instants pour en délibérer. Je renouvelle à ce sujet les observations qui ont été déjà présentées hier et aujourd'hui sur les conditions dans lesquelles le Sénat est appelé à voter des lois aussi graves que celles-ci.

A vrai dire, le Gouvernement n'a pas toute la responsabilité d'une situation pareille, car le projet de loi avait été déposé à la Chambre des députés, le 22 novembre, et peut-être était-on en droit d'espérer que, vu l'urgence, la Chambre des députés pourrait se prononcer plus rapidement sur ses dispositions. Nous sommes appelés à instituer encore un nouveau compte spécial...

M. Henry Chéron. Un de plus !

M. le rapporteur général. ... c'est-à-dire à compliquer le régime financier sous lequel nous vivons, à créer un nouveau budget extraordinaire et à rendre ainsi plus difficile le contrôle du Parlement. Dans la loi qu'elle a votée, la Chambre a, il est vrai, inscrit quelques dispositions qui pourraient dans une certaine mesure atténuer ces inconvénients. Mais cependant il est de notre devoir de faire connaître au Sénat les conséquences financières du projet qui lui est soumis.

Aux termes de l'article 2, le ministre des travaux publics et des transports est autorisé à procéder aux acquisitions de matériel roulant nécessaires sur les grands réseaux d'intérêt général, pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre et faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Ceci d'abord, est une autorisation d'ordre général, sans limitation de date, qui donne un pouvoir considérable au ministre des travaux publics et des transports.

Aux termes de l'article 3, le ministre des travaux publics et des transports est, en outre, autorisé à engager les dépenses nécessaires pour assurer au personnel en activité ou en retraite des grands réseaux d'intérêt général et des réseaux secondaires d'intérêt général et des chemins de fer d'intérêt local, le paiement d'indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie équivalentes à celle des agents civils et des retraités de l'Etat.

Des explications qui viennent d'être fournies à la commission des finances par le ministre des travaux publics, il résulte que cette autorisation permettra d'abord au ministre des finances de faire face aux charges occasionnées par l'attribution d'allocations aux agents des grands réseaux, des réseaux secondaires et d'intérêt local, pendant le dernier semestre de 1918. Ces dépenses s'élèveraient à 160 millions pour les trois grands réseaux et à 20 millions pour les réseaux secondaires et d'intérêt local, soit en tout 180 millions. Il faudrait y ajouter les dépenses de même nature à faire pour 1919 — par conséquent 360 millions — ce qui ferait en tout 540 millions.

A l'article 4 il est institué un compte spécial au débit duquel seraient inscrites toutes les sommes payées par l'Etat en exécution des trois articles précédents, c'est-à-dire les acquisitions de matériel, les travaux d'entretien, de grosses réparations, etc., qui ne peuvent pas être exécutés par les compa-

gnies et enfin les paiements d'allocations effectués pour les compagnies, sauf ensuite à en faire rembourser le montant par celles-ci.

M. Henry Chéron. Si je comprends bien, d'après vos chiffres, il resterait seulement 60 millions pour le matériel, les réparations, etc.

M. le rapporteur général. Je vais y arriver.

En outre des dépenses d'acquisition de matériel, nous avons dit tout à l'heure que 180 millions étaient destinés aux dépenses de personnel pour 1918, et 360 millions pour 1919. Il restera, par conséquent, 60 millions seulement pour les dépenses de matériel, d'entretien et de réfection des voies.

Il est donc certain que le ministre des travaux publics sera prochainement amené à nous demander des crédits supplémentaires. Sans doute, la Chambre des députés a agi sagement en limitant les crédits dont il pourrait disposer, mais peut-être n'a-t-elle pas suffisamment considéré que ces crédits seront surtout employés en dépenses de personnel et que, au point de vue des remèdes apportés à la crise que nous traversons, ces remèdes seront plutôt politiques qu'effectifs.

Nous faisons toute confiance à M. le ministre des travaux publics, et je ne puis que répéter ce que j'ai dit plusieurs fois à la commission des finances. Il faut que nous ayons dans le titulaire actuel du département des travaux publics une confiance considérable pour mettre ainsi à sa disposition des crédits aussi importants et pour l'autoriser à engager des dépenses si considérables, sans savoir quand et de quelle manière les règlements pourront intervenir par la suite avec les compagnies de chemin de fer.

Nous comptons que M. le ministre des travaux publics aura sur celles-ci une très grande autorité. Mais il lui faudra beaucoup de sagacité, d'énergie et de sagesse pour résoudre les difficultés qu'il rencontrera.

C'est sous ces seules réserves que la commission des finances, ne voulant pas enlever au Gouvernement les moyens qu'il juge nécessaires pour mettre fin à la crise que nous traversons, demande au Sénat de vouloir bien voter le projet qui lui est soumis par sa commission des chemins de fer. (Très bien ! très bien !)

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

M. Claveille, ministre des travaux publics et des transports. Messieurs, je suis extrêmement sensible aux éloges que M. le rapporteur général a bien voulu m'adresser, après avoir rappelé qu'il me les avait déjà décernés à plusieurs reprises. Je sais que j'ai toujours trouvé auprès du Sénat le concours le plus complet ; j'y fais appel encore aujourd'hui.

Cela dit, je m'excuse auprès de la Haute Assemblée de retenir son attention pendant quelques instants sur un projet extrêmement important qui lui a été soumis il y a quelques heures seulement. Mais après les quelques explications très rapides que je vais lui donner, j'espère que le Sénat pourra se rendre compte des motifs qui me l'ont fait déposer et de ceux qui m'amènent à la tribune pour insister en faveur de son adoption immédiate.

Je n'apprendrai rien au Sénat en disant que la situation générale des chemins de fer, en ce qui concerne l'entretien en particulier, est nettement mauvaise. J'ai déjà dit bien des fois que cette situation était due aux circonstances. Les réseaux de chemins de fer et leur personnel ont fourni, pendant la guerre, un effort considérable, sans parler de celui qu'ont accompli les

personnes qui les dirigent. En dépit de ces efforts, il a été impossible de se procurer la main-d'œuvre nécessaire pour entretenir le matériel : les réseaux ont eu, en grande partie, leur personnel mobilisé, et, depuis l'armistice, j'ai dû moi-même mobiliser des sections de chemins de fer de campagne pour les envoyer exploiter des voies ferrées hors de nos frontières, dans le Palatinat, l'Alsace-Lorraine et même en Belgique, de sorte qu'au moment même où l'on parle du renvoi des classes on continue à mobiliser le personnel des chemins de fer.

Cette pénurie de personnel, jointe au renchérissement des matières premières pendant la guerre, fait que l'état du matériel est tout à fait défectueux.

L'entretien des voies a laissé également beaucoup à désirer. On me parlait ces jours-ci de la fréquence des accidents ; je les déplore profondément. Je ne dis pas qu'ils soient dus uniquement au déplorable état de la voie, mais vous comprendrez que si les signaux, les installations électriques, le matériel roulant, sont aussi en mauvais état, cela peut avoir, dans certains cas, une grande importance et provoquer des catastrophes.

Quelles que soient les idées que l'on puisse avoir sur le régime des chemins de fer et les questions qui s'y rattachent, il y a un intérêt de premier ordre à remettre les réseaux dans leur état normal, dans le minimum de temps. Tel est le but essentiel du projet de loi qui vous est soumis.

Comment le Gouvernement entend-il y procéder ? Je m'excuse d'avoir donné si peu de détails dans l'exposé des motifs et dans le texte même du projet.

En quelques minutes, je vais vous indiquer les idées auxquelles j'ai obéi en le rédigeant, comme j'entends rédiger, d'accord avec le conseil d'Etat, le règlement d'administration publique prévu à l'article 6 de ce projet.

Parlons d'abord de l'entretien des grands réseaux. J'estime que ceux-ci doivent prendre entièrement à leur charge les frais d'entretien normal, ceux de l'exercice 1913, par exemple. Si la guerre ne s'était pas produite, les compagnies auraient été obligées de procéder à cet entretien normal, aux termes même de leur acte de concession. Il leur en aurait coûté plus cher, par suite de l'augmentation des salaires et des matières premières. J'estime que cette augmentation devra être supportée par les compagnies. Il s'ensuit que l'Etat n'y contribuera aucunement, puisque ces charges supplémentaires auraient incombé aux compagnies en temps normal.

Mais il y a la question de l'entretien arriéré ; et si on veut caractériser ce manque d'entretien régulier durant les années de guerre — par suite du manque de main-d'œuvre et de matières premières — il suffit de comparer la situation du matériel roulant à la veille de la déclaration de guerre et maintenant.

En juillet 1914, 1.400 locomotives à peu près étaient immobilisées pour réparations. Actuellement, on en compte 2.600. On peut dire qu'il s'agit là d'un entretien différé, d'où il résulte que nous avons, en ce moment, dans nos ateliers, 1.200 locomotives infirmes de plus que nous n'en devrions avoir en période normale.

Il y a un très gros intérêt à ce qu'elles puissent être remises en service dans le moindre délai possible.

M. Henry Chéron. C'est la première chose à faire.

M. le ministre des travaux publics. En ce qui concerne les wagons, au moment de la déclaration de guerre, il y en avait à peu près 14 à 15 mille immobilisés ; à

l'heure actuelle, il y en a 36,000, soit 21,000 de plus; il y aurait également intérêt à ce que le chiffre se rapprochât de celui d'avant la guerre.

Le projet de loi a pour but, au point de vue de l'entretien, d'inciter les réseaux à faire eux-mêmes — ce n'est pas l'Etat qui peut le faire — le maximum de réparations, le compte spécial qui y est prévu ayant pour résultat de mettre à la charge de l'Etat la différence entre les sommes effectivement dépensées par les compagnies et celles d'un entretien normal, majoré des augmentations que j'ai signalées.

Ce n'est pas là un cadeau, mais une chose parfaitement équitable. Nos alliés anglais et américains ont décidé, quand ils ont mis la main sur leurs chemins de fer, que l'entretien différé pendant la guerre serait mis à la charge de l'Etat et calculé comme je viens de l'indiquer. Il y a là une imitation pure et simple de ce que nos alliés anglais et américains ont fait chez eux. L'équité même le commande.

Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} vise une autre catégorie de chemins de fer qui, sans avoir la même importance que les chemins de fer d'intérêt général, est néanmoins indispensable à la vie économique du pays : je veux parler des chemins de fer d'intérêt local.

A cet égard, vous savez ce qui s'est passé pendant la guerre. Dans les départements, l'autorité militaire, dans un but parfaitement louable d'ailleurs, a réquisitionné des locomotives, des voitures et des wagons, un peu partout, pour les diriger vers le Nord et l'Est. Nous avons pour ainsi dire saqué les réseaux d'intérêt local.

On m'a dit qu'il y avait un moyen de régler cette dette, que la loi de 1877 a prévu qu'on payerait dans telles ou telles conditions. Cela est exact, pourtant j'estime, que les chemins de fer d'intérêt local sont des services publics, que le Parlement n'a pas le droit de les saquer sans les remettre en état de fonctionnement normal.

Le projet de loi qui vous est soumis n'a pas d'autre prétention. Je demanderai à chaque réseau d'intérêt local, de faire connaître sa situation d'avant la guerre, — je la connais parfaitement d'ailleurs, — je constaterai ce qui lui a été pris pendant la guerre, en rails, voitures, wagons, etc., et je le lui rendrai en nature. Sans doute, une telle opération n'est pas dans le cadre de la loi de 1877, mais, au point de vue logique, elle est irréprochable.

M. Henry Chéron. C'est avec les 60 millions que vous pourrez faire cela ?

M. le ministre des travaux publics. J'en parlerai tout à l'heure. Le Parlement pourra me contrôler, j'accepte par avance ce contrôle; mais je demande qu'on n'autorise à faire tout ce qui est utile. Si je dépasse mes pouvoirs, le Parlement voudra bien me rappeler à l'ordre.

M. le rapporteur général. Vous reconnaissez que ces crédits seront insuffisants et que vous serez amené à en demander de nouveaux.

M. le ministre des travaux publics. Il n'y a pas le moindre doute à cet égard.

M. le rapporteur général. Cela dépend un peu de ce que feront les compagnies.

M. le ministre des travaux publics. Au sujet du compte spécial, il y a un facteur que personne ne connaît : je veux parler des tractations que nos alliés et nous, nous allons entamer prochainement avec les puissances ennemies. Si, comme je l'espère, on nous donne satisfaction sur un grand nombre de points que j'ai été chargé d'étudier par M. le président du conseil,

je récupérerai là des sommes qui peuvent être considérables.

Nos alliés, les Américains en particulier, sont en train d'étudier en détail les questions relatives aux dommages de guerre. Ils ont envoyé chez nous des personnages très compétents. J'ai eu avec eux de nombreux entretiens et je puis dire que nous sommes complètement d'accord avec eux pour la méthode à employer en ce qui concerne les réclamations à formuler en matière de chemins de fer. Le chiffre de 600 millions n'a donc pas une grande signification, en lui-même. Il nous manque un facteur, absolument inconnu. Si nous recevons beaucoup des Allemands, je vous demanderai très peu; sinon il me faudra des sommes considérables.

M. Paul Doumer. Bref, ce compte spécial est totalement inconnu, en recettes comme en dépenses.

M. le ministre des travaux publics. L'article premier dispose qu'on laisse subsister des comptes spéciaux tout à fait analogues à ceux qui ont été institués en 1917 à propos des régions du Nord et de l'Est.

En passant, je tiens à vous dire que pour moi, en ce moment, ce qu'il y a de plus grave, c'est la situation des régions libérées. Je m'en occupe tout particulièrement et je suis très heureux d'apprendre au Sénat que j'ai pris les mesures les plus énergiques pour que cette reconstitution se fasse dans le temps minimum. (*Très bien ! très bien !*)

L'article 2 prévoit les commandes que le ministre des travaux publics va être autorisé à effectuer. Voici comment j'ai l'intention de procéder : j'insérerai d'ailleurs ces dispositions dans le règlement d'administration publique dont il est question à l'article 6.

D'après les conventions et cahiers des charges, le soin de commander le matériel, de le construire, de le réparer et de le mettre en service incombe aux compagnies. Aux termes de l'article 87 du décret du 11 novembre 1917, quand le ministre des travaux publics a constaté que le matériel d'un réseau n'est pas suffisant pour assurer le trafic, il a le droit de mettre la compagnie en demeure de le desservir convenablement.

Ceci, c'est le droit commun. Mais aujourd'hui, quand je m'adresse aux compagnies en leur disant qu'à mon avis, après la guerre, il se produira un mouvement économique considérable, que le trafic sera peut-être de 10, 20 ou 30 p. 100 plus élevé qu'en 1913, la compagnie du Nord notamment, me répond : « Vous faites des prévisions qui sont peut-être exactes, mais, quand à moi, j'estime que toutes les usines étant démolies ou à peu près et les mines inondées dans les conditions que vous savez, il me faudra plusieurs années pour revenir au chiffre du trafic de 1913. »

Je trouve ce raisonnement absolument soutenable. Les autres réseaux me font une réponse analogue. Voici alors la méthode que j'emploie.

J'ai invité les réseaux à me faire connaître les commandes de matériel roulant qu'ils se proposent d'effectuer en vertu de leurs cahiers des charges. Ils m'ont répondu qu'ils allaient commander par exemple 500 locomotives, sans parler des voitures et des wagons. Après cela, j'ai épuisé mon droit, car je ne peux pas affirmer, à l'heure actuelle, que le trafic en 1920 dépassera celui de 1913. Personne ne peut l'affirmer et par conséquent, en droit strict, je ne peux pas imposer aux compagnies des commandes de matériel trois, quatre ou cinq fois plus fortes que celles qu'elles veulent faire.

Or, je suis désireux que la crise des transports ne s'éternise pas; je ne veux pas que tous les ans on vienne faire à mes succes-

seurs certains reproches que j'entends tous les jours : « Vous n'avez pas de matériel, me dit-on, vous n'avez pas de wagons, vous êtes une cause d'arrêt dans le développement économique du pays, vous mettez obstacle au développement des affaires. » Aussi, ai-je pensé que le devoir du Gouvernement était de prendre ce que j'appellerai une assurance.

J'ai dit aux compagnies : « Vous voulez commander tel matériel; commandez-le je vous approuve, quant à moi qui puis faire des actes de prévoyance que vous ne pouvez pas faire étant donnée votre situation financière très obérée, je vais commander également du matériel. » C'est là de ma part un acte de prévoyance.

Seulement je ne vais pas faire la commande moi-même; quoique ayant commandé beaucoup de matériel dans mon existence, je n'agirai pas en mon nom. J'ai donc adressé aux compagnies une seconde lettre, leur disant : « J'approuve vos projets et je vous invite à passer immédiatement les commandes que vous êtes disposés à faire; mais j'estime qu'elles ne sont pas suffisantes, que telle compagnie, par exemple, devrait commander deux cents locomotives de plus. Veuillez me dire si vous êtes en mesure de faire ces nouvelles commandes. »

Si les compagnies me répondent qu'elles n'ont pas d'argent, qu'elles ne peuvent pas faire ces nouvelles commandes, c'est alors que j'interviendrai en déclarant que je les commanderai moi-même.

J'estime qu'il faut profiter de l'occasion pour réaliser une réforme extrêmement importante qui consistera à faire exécuter par nos réseaux du matériel interchangeable. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

Je ne veux plus de cette mosaïque de matériel qui m'a causé tant de soucis pendant la guerre. Si nous avons actuellement 36,000 wagons immobilisés, c'est évidemment parce qu'il n'y a pas assez d'ouvriers, mais aussi parce qu'il y a une multitude de pièces de rechange que nous ne pouvons nous procurer. Comme il y a peut-être plus de 50 types de wagons, multipliez ce chiffre par le nombre de pièces de chaque type et cela fait des centaines de mille de pièces de rechange nécessaires. C'est une difficulté insurmontable.

Pour les réparations également, afin d'atteindre des prix de revient moins élevés, il faut profiter de l'occasion pour arriver à ce qu'on appelle d'un mot brutal la standardisation. Je l'ai obtenue pour les wagons, la commission l'a indiqué; ayant à subventionner la construction de wagons, j'ai dit que je n'accorderais des subventions qu'à la condition qu'il y eût un type unique. J'avais le moyen de me faire obéir parce que j'avais l'argent à ma disposition.

Je dois dire, que j'avais souvent causé de la standardisation avec les compagnies, comme je cause tous les jours avec elles de maintes questions et elles sont parfaitement arrivées à l'admettre.

J'ai pris alors une décision indépendante du projet actuel, et j'ai demandé aux compagnies de créer un bureau commun d'études et de commandes. Quand on veut la fin, il faut chercher les moyens. Il ne suffit pas d'imposer la commande d'un type unique de locomotives, il faut savoir comment on l'exécutera. Nous avons six réseaux; si je laisse six bureaux faire des projets, je n'arriverai jamais à mettre d'accord les ingénieurs. Je suis ingénieur moi-même.... (*Sourires.*) Si, au contraire, je mets le travail sous la direction d'un chef unique, j'ai beaucoup de chances d'avoir un projet unique, que j'appliquerai à tous les réseaux.

Je donnerai encore à ce bureau une autre fonction. Je n'admets pas que chacun sépa-

rément aller négocier avec les constructeurs ; on se fait concurrence et on aboutit à un résultat mauvais. Sans doute, il faut laisser aux compagnies la faculté de discuter leurs marchés et de faire pour le mieux, mais il leur faut l'intermédiaire d'un organe unique. Ainsi on évitera la concurrence et on arrivera rapidement au résultat que les Américains ont obtenu et qui leur a permis de nous envoyer un grand nombre de locomotives, un chiffre encore insuffisant d'ailleurs, toutes d'un modèle identique. Je compte bien que nous allons les garder ; elles serviront d'exemple à nos constructeurs.

M. Paul Doumer. Supprimez le particularisme des compagnies.

M. le ministre des travaux publics. Je trouve chez les compagnies la meilleure bonne volonté. J'ai causé avec elles bien des fois. Du reste, l'on finit souvent par convaincre ses interlocuteurs, quand on leur parle avec énergie. Aujourd'hui, je puis affirmer que nous sommes d'accord et que le bureau unique est constitué.

Quel sera le rôle de ce bureau ? Les compagnies vont commander le matériel qu'elles jugeront à propos. Lorsque ces commandes seront faites, je dirai au bureau unique de commander d'autres locomotives et d'autres wagons, comme me le permettra la loi.

J'ajoute que les commandes seront faites au nom des compagnies par l'intermédiaire du bureau unique et non par l'Etat ; et l'exécution sera surveillée par elles.

On ne fabrique pas, en effet, une locomotive comme un objet quelconque : il faut une surveillance technique sérieuse. Comme j'ai l'intention de prendre en charge tout le matériel, il faut que je permette aux réseaux de surveiller la fabrication.

Ce matériel une fois livré, qu'en fera-t-on ? Si mes espérances sur le développement du trafic se réalisent, l'utilisation en sera immédiate. Les machines seront tout de suite attelées à des trains. Si je me suis trompé, ce qui est possible, si j'ai évalué d'une façon trop optimiste le développement du trafic, cette réserve constituera le parc national dont a parlé M. Hervey tout à l'heure. Tout ce matériel sera garé sur des voies. Je ne serai pas embarrassé pour le loger, car pendant la guerre nous avons construit des milliers de kilomètres de voies ferrées militaires ou autres et il ne sera pas difficile de trouver de la place. Il demeurera donc inutilisé dans le parc de réserve jusqu'au jour où on en aura besoin. Si le trafic se développe moins rapidement que le suppose...

M. Lhopiteau. Il ne sera pas long à se développer.

M. le ministre des travaux publics. Vous savez que tous les réseaux de chemins de fer du monde se développent à raison de 3 ou 4 p. 100 par an. Je risque évidemment de laisser le matériel inutilisé six mois, un an, mais un jour on en aura besoin et comme il aura été fabriqué par ceux qui auront été appelés à s'en servir, ils l'utiliseront tout naturellement.

Les compagnies pourraient cependant refuser de le prendre, me dire que leur situation financière est embarrassée et qu'elles ne peuvent pas le payer : lorsqu'il aura constaté que le matériel qu'elles ont à leur disposition ne leur permet pas d'exécuter ses obligations de leur cahier des charges, le ministre de l'époque, avec le pouvoir qu'il tiendra du texte de la présente loi, sera fondé à leur dire : « Je constate que votre service n'est pas bien fait, parce qu'il vous manque des machines, je vous oblige à les prendre. » Je suis persuadé, d'ailleurs, qu'on

n'aura pas besoin d'en arriver là et que tous les réseaux se les disputeront.

En ce qui concerne le compte spécial, je sais que le système des comptes spéciaux n'est pas très en faveur au Sénat, mais je me permets de vous rappeler qu'il y a un précédent que vous avez approuvé.

M. Henry Chéron. On a eu beau les supprimer, ils reviennent toujours.

M. le ministre des travaux publics. Dans ce cas particulier, le compte spécial est parfaitement justifié. Les dépenses que je vais y faire figurer sont importantes, mais j'espère les récupérer au moins en partie.

J'ai fait allusion aux dommages de guerre et à ceux qu'on appelle du nom vague de « débiteurs ». Les débiteurs en question, vous les connaissez, car la créance a pour base le matériel capturé par les Allemands et que ceux-ci vont restituer. S'ils ne le restituent pas, ils devront payer le matériel de remplacement que je commanderai.

J'ai l'intention arrêtée de demander la remise en état des réseaux du Nord et de l'Est détruits par l'ennemi. C'est d'ailleurs un dommage de guerre au premier chef. Voilà donc un débiteur obligé de payer.

Il y en a d'autres. Ce sont les compagnies quand elles prendront en charge le matériel commandé. Je ferai certaines dépenses, mais avec la certitude d'avoir des recettes correspondantes, sans pouvoir cependant fixer des chiffres exacts.

Si les compagnies voulaient commander tout le matériel nécessaire, je n'aurais rien à faire, mais je veux prendre une assurance. Je compte donc commander à l'industrie française tout ce qu'elle peut exécuter d'ici le 1^{er} janvier 1921 ; comme sa production dépassera les facultés d'absorption des compagnies je commanderai la différence. Si elles consentaient à prendre tout, je serais heureux de n'avoir pas à me faire marchand de matériel roulant. (*Très bien ! très bien !*)

De toutes façons, le compte spécial est justifié, parce que j'ai des débiteurs dont les uns sont solvables, je l'espère, et dont les autres sont certains, puisque les réseaux payeront le matériel.

Il me reste à dire un mot du personnel.

Avec l'assentiment des commissions du Parlement, j'ai pris certaines mesures sans hésitation, sous ma responsabilité, parce qu'elles étaient nécessaires.

Jusqu'ici, les agents des grands réseaux ont bénéficié du régime appliqué aux fonctionnaires en ce qui concerne l'indemnité pour cherté de vie. Une loi a accordé une indemnité annuelle de vie chère de 1800 fr. à certains fonctionnaires, et une autre loi a obligé les grandes compagnies, moyennant une élévation des tarifs, à accorder la même indemnité à leurs agents ; depuis, le Gouvernement a proposé au Parlement, qui l'a accepté, d'accorder, en sus, une indemnité exceptionnelle de guerre de 720 fr. sans compter les charges de famille.

Il était tout à fait équitable de faire bénéficier les agents des réseaux, conformément à ce qui avait été fait précédemment, de la même indemnité. (*Très bien ! très bien !*)

M. le rapporteur général. C'est la vérité.

M. le ministre des travaux publics. J'en ai entretenu les commissions, elles m'ont donné les autorisations nécessaires et j'ai engagé ma signature que nous sommes d'accord pour ne pas laisser protester. Les compagnies de chemins de fer payent donc, depuis le 1^{er} juillet dernier, les 720 francs aux intéressés.

Le Gouvernement n'avait pas osé étendre le même système aux chemins de fer d'intérêt local ; j'avais, à ce sujet, des scrupules dont j'ai fait part tout à l'heure à la Chambre. En réalité ces agents, on peut bien le dire, sont aussi intéressés que les autres

et l'indemnité de 720 fr. dont je viens de parler est aussi justifiée pour eux que pour les agents des grands réseaux.

Mais la loi du 31 juillet 1913, loi organique des chemins de fer d'intérêt local, stipule que l'Etat ne doit jamais subventionner les réseaux d'intérêt local au point de vue des dépenses d'exploitation. Or, c'est accorder une subvention de cette nature que de mettre à la charge de l'Etat cette somme de 720 fr.

J'ai fait cette réserve à la Chambre. Mais j'ai fini par accepter l'amendement de M. Paul Morel, d'ailleurs très bien défendu par son auteur, qui a donné de bonnes raisons bien qu'elles ne soient pas peut-être très juridiques.

En effet, les réseaux d'intérêt local, à l'exception des trainways urbains, ont été réquisitionnés pendant la guerre au même titre que les grands réseaux : en fait, tout leur personnel est mobilisé, même les agents qui, d'après leur âge, ne devaient pas l'être, depuis le début de la guerre, au même titre que ceux des réseaux d'intérêt général. Il n'y a pas de raison pour traiter d'une manière différente.

M. le rapporteur général. Et le trafic des réseaux d'intérêt local a été interrompu, les compagnies ont manqué de ressources.

M. le ministre des travaux publics. Voilà les raisons qui m'ont déterminé à accepter l'amendement de M. Morel, bien qu'il ne soit pas tout à fait conforme aux principes, il est bien entendu que je ne considère pas la mesure comme un précédent. On ne peut admettre que la loi organique de 1913 soit indirectement modifiée. Je l'ai d'ailleurs déclaré.

Cette indemnité de guerre nous la payerons tant que le Parlement voudra bien payer la même somme aux fonctionnaires ; ensuite, l'Etat supprimera ces subventions.

Le régime institué par le projet de loi qui vous est soumis est celui-ci : les cheminots des réseaux secondaires d'intérêt local seront traités comme les employés des réseaux d'intérêt général au point de vue de l'indemnité exceptionnelle de guerre : c'est-à-dire qu'à partir du 1^{er} juillet dernier ils toucheront 2 fr. par jour, plus les indemnités de charges de famille.

De même, vous avez voté une loi d'après laquelle les petits fonctionnaires retraités des administrations publiques toucheront une indemnité de 20 fr. par mois. Depuis longtemps, la Chambre des députés et beaucoup de membres du Parlement ont insisté auprès du Gouvernement pour faire bénéficier des mêmes faveurs les petits retraités des réseaux de chemins de fer. J'ai insisté auprès des grands réseaux. Celui de l'Est a consenti et payé depuis le 1^{er} avril. Les autres compagnies ont trouvé que la demande était juste, mais elle ont allégué le déficit des chemins de fer pour 1918, qui sera de un milliard en ce qui concerne les grands réseaux.

M. Eugène Lintilhac. Aux petits retraités, surtout, vous faites accorder, je crois, le relèvement que les compagnies n'avaient pu encore leur accorder, en invoquant l'état de leurs finances.

M. le ministre des travaux publics. En effet, lorsque l'on parle aux présidents des conseils d'administration d'augmenter les anciens retraités, ils répondent : « Vos raisons sont excellentes, mais nous n'avons pas beaucoup d'argent ; nous préférons que ce soit payé par vous ».

Il m'a semblé qu'il fallait profiter du projet de loi actuel pour réaliser une œuvre de justice et pour vous demander de faire bénéficier les anciens retraités des grands réseaux et des réseaux d'intérêt local du régime adopté pour les fonction-

naires du réseau de l'Etat. Il a été stipulé que si, ultérieurement, on augmentait les sommes allouées aux retraités des fonctions civiles, ces augmentations s'appliqueraient automatiquement au personnel des chemins de fer d'intérêt local et d'intérêt général.

En résumé, le projet de loi qui vous est soumis n'a pas de grandes prétentions. Seulement, connaissant assez bien la situation des réseaux, j'estime, pour ma part, qu'il est de la plus haute importance de prendre, dans le minimum de temps, avec le maximum de rapidité et d'énergie, les mesures nécessaires pour remettre les réseaux en état. Je ne parle pas de faire des améliorations nouvelles. Elles sont nécessaires et nous les ferons en leur temps. Pour le moment, on doit aller au plus pressé : réparer les voies, le matériel et faisons tout de suite des commandes aux industries françaises. (*Très bien !*)

D'autre part, j'ai l'intention de demander l'autorisation de conserver une partie au moins du matériel apporté par les Américains et par les Anglais, à l'exception, pour ces derniers, des petits wagons de 8 tonnes qui représentent un peu le passé ; nous cherchons en effet à acheter des wagons de 20, 30 ou 40 tonnes, et par conséquent je ne tiens pas outre mesure à conserver du petit matériel. Je suis donc en pourparlers avec le gouvernement anglais pour lui reprendre tout le matériel qui correspond au nôtre, c'est-à-dire les locomotives bonnes et 10,000 wagons de notre type.

Les Américains, au contraire, ont des wagons de 30 tonnes d'un type voisin du nôtre, et des locomotives puissantes, toutes du même modèle.

Nous comptons bien garder tout ce matériel et j'avoue que, escomptant un peu le vote de ce projet ou d'un autre analogue, j'ai pris dernièrement la mesure ci-après, dont j'ai rendu compte au Gouvernement.

Les Américains, après l'armistice, ont télégraphié à leur Gouvernement de faire cesser les envois de matériel qui leur étaient destinés. Il existait une quantité de wagons et de locomotives sur les quais américains : j'ai pensé qu'étant donné que nous aurions aussi la possibilité d'avoir, d'ici trois ou quatre mois, un matériel excellent qui, ajouté à celui que j'avais commandé d'autre part, correspond absolument à nos besoins, je ne devais pas hésiter à déclarer que le Gouvernement français était preneur de ce matériel. Je n'ai pas engagé la signature de la France, mais tout au moins la parole du ministre des travaux publics. (*Très bien ! très bien !*)

M. Vieu. Nous la dégagerons avec plaisir.

M. le ministre des travaux publics. J'espère que vous voudrez bien ratifier l'engagement que je sou mets au Sénat et, en terminant, je me permets d'insister vivement pour l'adoption du projet. Je m'excuse messieurs, d'avoir abusé un peu trop longtemps de votre bienveillante attention (*Vifs applaudissements.*)

M. Simonet. Vous nous avez grandement rassurés.

M. le président. La parole est à M. d'Estournelles de Constant.

M. d'Estournelles de Constant. Messieurs, M. le ministre, que nous avons tous applaudi, s'est étendu sur tout ce que nous pourrions, je crois, appeler le surmenage à la fois du matériel et du personnel, surmenage résultant tout naturellement de quatre années de guerre.

Nous approuvons, à l'unanimité, les paroles prononcées par M. Millès-Lacroix ; il serait injuste de ne pas rendre hommage à

l'immense effort qui a été réalisé par nos chemins de fer pendant la guerre.

Cela dit, il faut cependant bien constater que nous voici entrés dans l'état de paix, et nous sommes obligés de signaler à M. le ministre certaines lacunes, certains points faibles qui ne proviennent pas de l'état de guerre. Mais qu'il me permette de le lui dire, puisque cela remonte à un passé dont il n'est pas responsable et qui tient à un état d'incompréhension profond, pour ne pas dire total, des besoins nouveaux et urgents de la France, il n'y a pas seulement une question de matériel et une question de mise en état de nos voies. Je parle ici de la nécessité de mettre nos voies dans un état d'entretien suffisant pour qu'elles puissent faire face au trafic nouveau qui les attend. Je pourrais prendre des exemples sur tous les réseaux, mais je me contenterai d'un point seulement, parce qu'il intéresse peut-être presque un quart de la France, point que la plupart de nos collègues connaissent, et plus particulièrement ceux des régions de l'Ouest, ceux qui sont en relations avec les réseaux de Cherbourg, avec les réseaux de Brest, avec les réseaux de Nantes et avec ceux de Bordeaux.

Comment voulez-vous que nous puissions même songer à organiser un trafic important, sérieux, quand on pense — comme je le disais avant la guerre et inutilement — que tous ces réseaux aboutissent à un embouteillage formidable, à ce point que c'est un miracle qu'il ne se soit pas produit pendant la guerre des accidents terribles ? Je veux parler du tunnel des Chantiers, qui ne contient qu'une seule voie montante et une seule voie descendante. C'est cependant ce malheureux, ce misérable, cet ancien tunnel qui a pu assurer, comme par miracle, le mouvement intense de tous nos transports dans toute cette région de la France. Je m'adresse à M. Claveille, et d'autant plus volontiers qu'il est le premier ministre — il était à ce moment directeur des chemins de fer de l'Etat — qui se soit véritablement et sérieusement intéressé à la question. Je sais que toutes sortes de difficultés locales ont rendu difficile l'exécution des travaux des projets ; mais enfin, tout à l'heure, vous parliez de difficultés qui se produisaient sur différentes lignes, et l'on paraissait dire que certaines compagnies ne faisaient pas toujours preuve de toute la bonne volonté, tout l'empressement désirables ; mais ici, c'est l'Etat qui peut agir, et cela ne dépend que de vous. Je demande à M. le ministre des travaux publics de dire si un pareil état de choses doit se prolonger et qu'elles mesures il compte prendre. Je sais qu'un grand effort a été réalisé, que des travaux sont engagés, mais, depuis des années, je constate que ces travaux sont toujours à l'état de projet. Je serais donc coupable de ne pas profiter de la présence de monsieur le ministre au Sénat pour lui demander ce qu'il est dans son intention de faire à ce sujet. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, lorsque je dirigeais les chemins de fer de l'Etat, j'avais préparé un projet dont l'exécution était commencée lors de la déclaration de guerre, en vue de l'établissement de six voies sous le tunnel de Versailles. C'est un travail extrêmement utile et important, mais il a rencontré d'énormes difficultés techniques et autres. Au point de vue technique, sous ce tunnel passait la canalisation pour l'alimentation des eaux de Versailles ; il fallait donc déplacer cette canalisation avant de changer la disposition des voies en élargissant le tunnel.

Il y a eu des travaux préparatoires considérables exécutés avant la guerre. Pendant le cours de celle-ci, je n'ai plus eu de per-

sonnel pour faire les travaux qui sont restés interrompus pendant trois ans.

Je puis bien avouer maintenant que nous avons tous eu un moment d'émotion lorsqu'on a vu avancer les Allemands jusqu'à Château-Thierry. J'ai alors étudié un certain nombre de travaux et de mesures indispensables pour permettre aux armées du Nord et de l'Est, si les Allemands s'étaient approchés encore davantage, de communiquer par la ceinture de Paris et les voies de l'Ouest.

A ce moment, nous avons entrepris, et les membres de la commission de l'armée sont au courant de la question, un certain nombre de travaux et j'ai décidé, en particulier, d'accord avec M. le président du conseil, de prendre toute une série de mesures pour que les voies du tunnel de Versailles fussent doublées. Il y avait en effet une importance capitale, si l'hypothèse malheureuse à laquelle je viens de faire allusion s'était réalisée, à ce que le tunnel fût élargi. Depuis cinq ou six mois, les travaux ont donc été repris, et je puis donner au Sénat l'assurance qu'ils seront poursuivis jusqu'à achèvement complet. Je pense qu'au cours de 1919 vous verrez à Versailles, quatre voies au lieu de deux. La circulation en sera singulièrement améliorée. (*Vive approbation.*)

M. d'Estournelles de Constant. Je remercie M. le ministre de ses explications.

Qu'il me permette d'ajouter, cependant, que si, pendant la guerre, et afin, surtout, de ne pas appeler sur cette situation l'attention des avions ennemis, nous devions nous abstenir de parler de cette question, il n'en est pas de même à présent, et nous avons au contraire le devoir d'y revenir et d'y insister. (*Très bien !*)

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

M. Gustave Lhopiteau, président de la commission. Je me ferais scrupule de retarder le vote du projet de loi soumis au Sénat. Il y a, en effet, une extrême urgence à régler cette question et c'est la seule raison, M. Hervey vous l'a dit tout à l'heure, pour laquelle la commission des chemins de fer vous demande de vous prononcer dès ce soir.

Cependant, je tiens à présenter une observation, qui n'est, d'ailleurs, pas nouvelle. C'est qu'une entreprise des transports est une entreprise industrielle comme une autre et qu'elle doit faire ses frais. (*Très bien !*)

Il est donc inadmissible que ceux qui utilisent des voies ferrées ne payent pas exactement le coût du service qui leur est rendu, c'est-à-dire du transport ; qu'il s'agisse de la rémunération des employés, de la réfection ou de l'entretien du matériel, tout cela constitue des dépenses destinées à assurer des transports. Pour faire face auxdites dépenses, l'entreprise a le droit de percevoir un prix correspondant à ses débours. (*Approbation.*)

Je n'ignore pas les difficultés que M. le ministre des travaux publics a déjà rencontrées, une première fois, pour obtenir une augmentation de tarifs, tout à fait insuffisante, d'ailleurs ; je n'hésite cependant pas à lui demander de vouloir bien ne pas perdre de vue qu'en réalité l'Etat a le pouvoir et le devoir de demander à ceux qui utilisent des voies ferrées la rémunération exacte du service à eux rendus. Si les compagnies avaient appliqué des tarifs correspondant à leurs dépenses, il est probable que nous n'aurions pas rencontré toutes les difficultés en présence desquelles nous nous sommes trouvés ces temps derniers pour la réparation du matériel des voies ferrées. Si les compagnies avaient disposé de ressour-

ces plus abondantes, elles auraient vraisemblablement montré un peu plus d'empressement à tenir leur matériel en état, et le Gouvernement n'aurait pas été obligé de solliciter du Parlement l'autorisation d'engagement de dépenses qui fait l'objet du projet de loi actuellement en discussion. *(Très bien! très bien!)*

M. le rapporteur général. Je dois dire, à l'appui des déclarations que vient de faire l'honorable président de la commission des chemins de fer, que les conseils qu'il vient de donner sont identiques à ceux que la commission des finances n'a cessé de donner à M. le ministre des travaux publics depuis le début des hostilités. Il y a longtemps que la commission des finances a appelé l'attention de M. le ministre des travaux publics, même à l'époque où il n'était pas encore à la tête de son département ministériel, mais à la tête de la direction des chemins de fer, sur la nécessité de faire équilibrer les dépenses d'exploitation par des recettes d'exploitation.

Il n'y a pas seulement, comme on l'a dit tout à l'heure, que les dépenses d'entretien, de cherté de vie, mais aussi les dépenses de matériel, de matières premières : tout cela constitue des dépenses d'exploitation qui ne peuvent être payées et compensées que par des recettes d'exploitation, donc par une majoration de tarif. Voilà ce que j'avais à dire au nom de la commission des finances. *(Très bien!)*

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

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

M. le ministre des travaux publics. Messieurs, permettez-moi de répondre d'un mot. Je suis tellement d'accord sur ces principes généraux avec M. Lhopiteau, à qui j'en ai parlé bien souvent, avec M. Millès-Lacroix, et avec un certain nombre de membres de cette Assemblée...

Plusieurs sénateurs. Tous!

M. le ministre des travaux publics... avec tous les membres de l'Assemblée, que j'ai préparé un projet de loi dont il a été beaucoup parlé dans les journaux et qui est actuellement soumis au comité consultatif des chemins de fer, dont font partie plusieurs membres du Sénat, des députés, ainsi que les représentants du commerce et de l'industrie.

L'article 1^{er} de ce projet est ainsi conçu : « A l'avenir, — et cela semble une vérité de La Palisse — il y aura équilibre entre les recettes et les dépenses. » *(Très bien!)*

Il y a d'autres articles sur lesquels on ne se mettra peut-être pas d'accord, mais j'espère que sur le principe de cet article 1^{er} l'opinion sera unanime. Ce projet est entre les mains des personnages qualifiés pour l'étudier. Je ferai personnellement tous mes efforts pour le faire aboutir et il réalisera certainement une amélioration tout à fait évidente, car on ne peut pas laisser subsister dans les mêmes conditions le régime actuel. *(Très bien!)* Cette année, le déficit est d'un milliard, l'année prochaine il pourra être de 500 ou de 800 millions, et ce sont toujours les contribuables qui payent, ils ne s'en aperçoivent pas toujours, mais ils payent tout de même.

Il est nécessaire d'établir l'équilibre de telle façon que les transports soient payés par ceux qui en bénéficient. *(Très bien!)*

M. Henry Chéron. Je demande la parole.

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

M. Henry Chéron. Je désirerais poser

deux très brèves questions sur le projet de loi.

L'article 2 est relatif au matériel et l'article 3 concerne les dépenses du personnel. Dans l'article 2, on stipule un délai limité au 31 décembre 1920 en ce qui concerne les besoins du trafic; au contraire, dans l'article 3 il n'est stipulé aucun délai.

Est-il bien dans la pensée du Gouvernement que le même délai s'applique à l'article 3 et à l'article 2? Cela ne veut pas dire que, quand on sera au 31 décembre 1920, on ne pourra pas prendre telle mesure qui sera jugée utile en faveur du personnel, mais il était bon que la question fût posée pour l'intelligence de la loi.

Voici ma deuxième observation : il me paraît nécessaire puisque le ministre a fait allusion à la nécessité où il se trouvera de demander une dotation supplémentaire du compte spécial, qu'une distinction soit faite dès maintenant, dans les écritures de ce compte, entre les dépenses de matériel et les dépenses de personnel. C'est, du reste, la règle.

Est-ce bien dans ces conditions que la commission des chemins de fer et M. le ministre interprètent le projet de loi qui nous est soumis?

M. le rapporteur général. Je suis tout à fait d'accord sur ces deux points avec M. Henry Chéron.

M. le ministre des travaux publics. L'article 3, dont vient de parler M. Chéron, dispose que le personnel des chemins de fer bénéficiera du régime que vous voterez pour les fonctionnaires. Je ne sais pas ce que vous ferez pour eux. Pour le moment, cet article ne vise que les dépenses que vous avez votées et qui doivent cesser après les hostilités. Si vous changez le régime applicable aux fonctionnaires, ce régime sera également modifié pour les agents des chemins de fer. C'est tout à fait clair, il n'est pas nécessaire de préciser autrement.

En ce qui concerne la deuxième question de M. Chéron, qui demande de séparer les dépenses de matériel de celles du personnel, je répondrai à l'honorable sénateur que sans être un comptable éminent, j'ai assez l'habitude de ces questions et j'ai bien l'intention de séparer dans le compte spécial les dépenses de matériel des dépenses de personnel.

M. Millès-Lacroix. Vous êtes un comptable pratique!

M. Henry Chéron. J'ai satisfaction.

M. le ministre des travaux publics. Ces dépenses vont être faites par les réseaux. Les sommes seront payées par l'Etat dans les conditions que j'ai indiquées. Ces paiements seront soumis aux inspecteurs des finances qui sont chargés du contrôle de chaque réseau et à la commission de vérification des comptes instituée par le décret du 27 mars 1883, qui examine avec le plus grand soin toute la comptabilité des réseaux et se rendra compte que les dépenses rentrent bien dans le cadre de celles que j'ai indiquées. Vous avez ainsi toutes les garanties possibles. Les compagnies, comme le réseau de l'Etat, séparent complètement les dépenses de personnel et celles de matériel. Vous avez donc satisfaction.

M. Henry Chéron. C'est pour que le contrôle soit possible que j'ai demandé la disfonction et je vous remercie.

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

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

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

« Art. 1^{er}. — Le ministre des travaux publics et des transports est autorisé à prendre les mesures et à engager les dépenses nécessaires pour assurer le rétablissement des grands réseaux d'intérêt général, de leur matériel roulant et des approvisionnements de la voie dans un état équivalent à celui où ils se trouvaient au 1^{er} janvier 1914.

« Le ministre des travaux publics et des transports est également autorisé à prendre les mesures et à engager les dépenses nécessaires pour assurer le rétablissement des réseaux secondaires d'intérêt général et des voies ferrées d'intérêt local, de leur matériel roulant et des approvisionnements de la voie, dans un état équivalent à celui où ils se trouvaient au 1^{er} janvier 1914, en tant que ces réseaux ont été privés, au cours de la guerre, de tout ou partie de leur matériel roulant et de leurs approvisionnements de voie pour des besoins militaires.

« Resteront en dehors des dépenses prévues au présent article, celles qui doivent être inscrites dans les comptes spéciaux créés :

« L'un par l'article 3 de la loi de finances du 29 juin 1917, modifié par l'article 22 de la loi du 31 décembre 1917;

« L'autre par l'article 9 de la loi du 30 décembre 1917. »

Personne ne demande la parole sur l'article 1^{er} ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est autorisé à procéder aux acquisitions de matériel roulant nécessaires sur les grands réseaux d'intérêt général pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre et faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Avant de passer les commandes, le ministre invitera les compagnies intéressées à les réaliser elles-mêmes. Si les compagnies ne répondent pas dans le délai imparti, le ministre engagera les dépenses qui seront avancées par l'Etat et imputées comme il est dit à l'article 4. » — *(Adopté.)*

« Art. 3. — Le ministre des travaux publics et des transports est autorisé à engager les dépenses nécessaires pour assurer au personnel en activité ou en retraite des grands réseaux d'intérêt général, des réseaux secondaires d'intérêt général et des chemins de fer d'intérêt local le paiement d'indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie équivalentes, comme quotité et comme durée, à celles qui sont ou seront attribuées, en vertu des lois des 30 avril et 14 novembre 1918 ou des lois qui pourront être ultérieurement votées, aux agents civils et aux retraités de l'Etat.

« Ces mesures feront l'objet d'arrêtés des ministres des finances et des travaux publics et des transports. »

A cet article, M. Maurice Sarraut a proposé un amendement ainsi conçu :

« Ajouter au premier alinéa, après les mots : « des grands réseaux d'intérêt général », ceux-ci : « des réseaux secondaires et des voies ferrées d'intérêt local ».

La parole est à M. Sarraut.

M. Maurice Sarraut. L'amendement dont M. le président vient de donner lecture avait été déposé par moi au début de la séance d'hier. J'ai puisé la raison qui m'a déterminé à le présenter dans le silence gardé par l'article 3 du projet du Gouvernement au sujet des agents des chemins de fer secondaires et des voies d'intérêt local, dont le projet se désintéressait au point de

vue des allocations nécessitées par la cherté de la vie.

J'ai estimé qu'il y avait là une injustice, car les besoins des cheminots des grands et des petits réseaux sont aussi pressants, aussi intéressants et leur charges aussi lourdes.

Par une bonne fortune dont je me félicite, des amendements inspirés du même sentiment ont été déposés ce matin même à la Chambre par MM. Mauger et Paul Morel. Et la Chambre a bien voulu entrer dans la voie où je me proposais de demander au Sénat de s'engager, ce qui fait que nous n'avons pas à livrer ici une bataille qui a été gagnée dans une autre Assemblée.

Je retiens de la discussion qui s'est produite à la Chambre, comme aussi des déclarations de M. le ministre des travaux publics ici-même, l'affirmation de cette volonté bien nette que le Parlement entend que soit réalisée l'unification des indemnités exceptionnelles et complémentaires de cherté de vie équivalentes pour les cheminots, que ceux-ci soient au service des grandes compagnies ou qu'ils appartiennent aux réseaux secondaires et aux voies ferrées d'intérêt local. (Très bien !)

Sous ces réserves, et confiant dans les engagements pris à ce sujet par M. le ministre des travaux publics, je considère que le nouveau texte proposé doit lui permettre d'atteindre à ce résultat nécessaire. Je ne veux pas retarder le vote d'une loi que la situation tragique de nos transports fait considérer à tous comme indispensable — quelques réserves qu'on puisse formuler sur certaines de ses dispositions — et je retire mon amendement, pour permettre le vote urgent et rapide du projet de loi qui nous est proposé. (Applaudissements.)

M. le président. L'amendement étant retiré, s'il n'y a pas d'autre observation sur l'article 3, je le mets aux voix.

(L'article 3 est adopté.)

M. le président. « Art. 4. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte spécial intitulé : « Voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ».

« Seront portées au débit de ce compte, sur ordres de paiement délivrés par le ministre des travaux publics et des transports, les sommes payées par l'Etat, en exécution des articles 1^{er}, 2 et 3 ci-dessus.

« Seront portés au crédit du compte les remboursements effectués, soit par les administrations de chemins de fer à la suite de la prise en charge du matériel qui leur aura été remis, soit par tous autres débiteurs.

« L'examen des dépenses portées au débit du compte spécial sera effectué chaque année par la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer. Cette commission émettra un avis au sujet de la répartition de celles de ces dépenses dont l'imputation est ou sera réglée par des accords existant ou à intervenir avec les compagnies de chemins de fer ou tous autres débiteurs et, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, avec les départements et les communes.

« Une loi ultérieure, qui devra intervenir avant le 31 décembre 1921, prononcera la clôture du compte et déterminera l'imputation définitive des dépenses inscrites à son débit. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Il est ouvert au ministre des travaux publics et des transports, au titre de l'exercice 1918, en addition aux crédits provisoires accordés par les lois des 30 décembre 1917, 29 mars, 29 juin, 28 septembre 1918, et par les lois spéciales, un crédit de 600 millions de francs pour servir de première dotation au fonds de roulement du compte spécial du Trésor institué par l'article 4.

« Ce crédit sera inscrit à un chapitre nouveau du budget des dépenses exceptionnelles du ministère des travaux publics et des transports, portant la lettre C bis et intitulé : « Fonds de roulement du compte spécial des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local. »

« Le tableau des opérations de débit et de crédit réalisées et de la situation du compte spécial sera publié le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année au Journal officiel. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de la présente loi. » — (Adopté.)

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

M. le président. Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

Voici, messieurs, le résultat du scrutin :

Nombre des votants. 217

Majorité absolue..... 109

Pour..... 217

Le Sénat a adopté.

6. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA SUPPRESSION DE DROITS D'OCTROI A ANNECY

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser la ville d'Annecy (Haute-Savoie), à supprimer, à partir du 1^{er} janvier 1919, les droits d'octroi autres que ceux sur les viandes et la charcuterie et à établir diverses taxes de remplacement.

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

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

« Art. 1^{er}. — En remplacement des droits d'octroi autres que ceux sur la viande dépecée, fraîche ou salée de bœufs, vaches, moutons, agneaux, boucs, chèvres, veaux, porcs et chevreaux, lard, abats et issues, charcuterie, la ville d'Annecy (Haute-Savoie) est autorisée, à partir du 1^{er} janvier 1919, à établir à son profit :

1^{re} Une taxe sur les propriétés bâties ;

2^e Une taxe sur les locaux servant à l'exercice d'une profession ;

3^e Une taxe d'habitation. »

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — La taxe sur les propriétés bâties est fixée à 3 p. 100 du revenu net qui sert de base à la contribution foncière et soumise à toutes les règles applicables à cette contribution ; toutefois, ne sont pas exemptées les propriétés bâties temporairement affranchies de l'impôt foncier par application des dispositions des articles 9 de la loi du 8 août 1890 et 9 de la loi du 12 avril 1906, modifiée par l'article 4 de la loi du 23 décembre 1912. » — (Adopté.)

« Art. 3. — La taxe sur les locaux servant à l'exercice d'une profession est fixée à 4 p. 100 de la valeur locative de tous les locaux (autres que les locaux d'habitation) qui sont assujettis au droit proportionnel de patente. La valeur locative imposable est celle qui sert de base au droit proportionnel, telle qu'elle est définie par l'article 12 de la loi du 15 juillet 1880.

« Sont exemptés de la taxe les locaux assujettis au droit proportionnel de la licence municipale ainsi que ceux qui, dans les

hôtels, auberges, etc., sont affectés à l'usage particulier des voyageurs. » — (Adopté.)

« Art. 4. — La taxe d'habitation est fixée à 4 p. 100 de la valeur locative des locaux servant à l'habitation personnelle, y compris ceux qui, dans les hôtels, auberges, etc., sont affectés à l'usage particulier des voyageurs.

« Pour ces derniers locaux, la taxe est établie au nom des hôteliers, aubergistes, etc. ; pour tous les autres, elle est imposée au nom des occupants, à quelque titre que les locaux soient occupés.

« La valeur locative imposable est déterminée conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 3, de la loi du 15 juillet 1880. Les locaux dont la valeur locative est inférieure à 180 fr. sont affranchis de l'impôt. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Les rôles des taxes autorisées par les articles précédents sont dispensés du timbre. Ils sont établis, publiés et recouverts et les réclamations sont présentées, instruites et jugées comme en matière de contributions directes.

« Les frais d'assiette, d'impression et d'expédition des états-matrices et des rôles, ainsi que les frais de confection et de distribution des avertissements, sont à la charge de la ville d'Annecy. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

7. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A UNE CONVENTION INTERVENUE ENTRE LE DÉPARTEMENT DE L'AIN ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BELLEGARDE A CHÉZERY

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention intervenue entre le département de l'Ain et la compagnie du chemin de d'intérêt local de Bellegarde à Chézery, pour la fourniture par cette compagnie de l'énergie électrique à l'usine Bertolus, à Arlod (Ain).

M. Guillaume Pouille, 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.

Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

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

Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention passée, le 31 mai 1915, entre le préfet de l'Ain, au nom du département, et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chézery, pour la fourniture à l'usine hydro-métallurgique de M^{me} Bertolus, située à Arlod, des excédents d'énergie électrique provenant de l'usine génératrice de cette compagnie.

« Une copie certifiée conforme de ladite convention restera annexée à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Le maximum du capital de premier établissement dudit chemin de fer reste fixé à la somme de 1,757,000 fr. indiquée à l'article 2 de la loi du 24 décembre 1910, qui a approuvé l'avenant à la convention de concession de la ligne.

« Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public reste fixé au chiffre de 31,565 fr., qui figure à l'article 4 de la loi déclarative d'utilité publique du 27 avril 1906 et aux articles 2 des lois du 24 décembre 1910 et du 23 décembre 1912. »

— (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

8. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI CONCERNANT LES JUGES SUPPLÉANTS PRÈS LE TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE.

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les juges suppléants près le tribunal civil de la Seine.

M. Reynald, 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. — A titre exceptionnel, il pourra être, en sus et en dehors de la limitation prévue par l'article 29, paragraphe 1^{er}, alinéa 3 *in fine*, du décret du 13 février 1908, modifié par la loi du 27 février 1912, procédé, avant le 31 décembre 1919, à la nomination comme juge au tribunal de la Seine, ou substitut du procureur de la République près ce tribunal, de cinq juges suppléants audit tribunal.

« Ces magistrats devront réunir les conditions requises par la loi susénoncée. »

Je consulte le Sénat sur l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

2. — DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Bussière et Mazière une proposition de loi sur la démobilisation immédiate des maires et adjoints et portant création d'un insigne honorifique à leur attribuer.

S'il n'y a pas d'opposition, la proposition de loi est renvoyée à la commission de l'armée. (Adhésion.)

Elle sera imprimée et distribuée.

10. — DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Morel trois rapports faits au nom de la commission des douanes chargée d'examiner :

1^o Le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ratification de décrets ayant pour objet d'établir des prohibitions de sortie sur diverses marchandises ;

2^o Le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ratification d'un décret ayant pour objet d'augmenter des droits d'entrée ;

3^o La proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, instituant une nouvelle réglementation du dépôt d'office de la douane.

Les rapports seront imprimés et distribués.

11. — MOTION D'ORDRE

M. le président. Messieurs, j'ai reçu de MM. Jules Develle, Tournon, le général Audren de Kerdrel, Eugène Lintilhac et Régismanset une motion demandant que l'élection du bureau du Sénat pour l'année 1919 ait lieu, ainsi qu'il a été fait en 1915, 1916, 1917 et 1918, à la séance d'ouverture de la session ordinaire.

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

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, l'élection du bureau du Sénat aura lieu le jour même de l'ouverture de la session ordinaire, c'est-à-dire le mardi 14 janvier 1919, à quatorze heures. (Adhésion.)

12. — FIXATION DE LA SÉANCE AU 14 JANVIER 1919

M. le président. Messieurs, M. le ministre de l'intérieur a demandé au Sénat de vouloir bien suspendre sa séance en vue de discuter un projet de loi actuellement soumis à la Chambre. Je viens d'être informé que la discussion y pourrait durer encore une heure. Le Sénat pourrait peut-être suspendre sa séance jusqu'à ce moment.

M. Eugène Lintilhac. Quelle urgence y a-t-il à voter ce projet tout de suite ?

Un sénateur. Nous voudrions savoir de quel projet il s'agit ?

M. le président. Il s'agit, messieurs, du projet de loi relatif à la révision des listes électorales.

M. Henry Chéron. Si j'ai bien compris, on nous demande de recueillir un enfant qui n'est pas encore né !

Au centre. Suspendons la séance jusqu'à huit heures !

Plusieurs sénateurs. Neuf heures ! (Protestations.)

M. Savary. Ne vaudrait-il pas mieux faire une suspension un peu plus longue, jusqu'à huit heures et demie ou neuf heures ?

M. le président. J'entends proposer de suspendre la séance jusqu'à neuf heures. Je consulte le Sénat sur cette proposition. (Le renvoi à neuf heures n'est pas adopté.)

Plusieurs sénateurs. Nous demandons le renvoi à une autre séance.

M. Maurice Sarraut. Sait-on où on en est, à la Chambre ?

Voix nombreuses. Nous demandons le renvoi au 14 janvier.

M. Eugène Lintilhac. On ne peut pas mesurer le débit des orateurs. (Sourires.)

M. Surreaux. Le Sénat pourrait suspendre sa séance jusqu'à huit heures et demie. (Protestations sur divers bancs.)

Plusieurs sénateurs. Nous demandons le renvoi au 14 janvier.

M. le président. Nous sommes en présence de deux propositions ; l'une, consiste à suspendre la séance jusqu'à huit heures et demie ; l'autre, à s'ajourner au 14 janvier.

Je consulte le Sénat sur la première, celle de M. Surreaux.

(Cette proposition n'est pas adoptée.)

Voix diverses. Au 14 janvier !

M. le président. Alors le Sénat désire s'ajourner au 14 janvier ? (Oui ! oui ! — Assentiment général.)

Je rappelle que le mardi 14 janvier est la date normale à laquelle le Sénat se réunit de plein droit. (Assentiment.)

13. — PROCÈS-VERBAL

M. le président. La parole est à l'un de MM. les secrétaires pour la lecture du procès-verbal de la séance de ce jour.

M. de La Batut, secrétaire, donne lecture du procès-verbal.

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

Le procès-verbal est adopté.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures.)

Le Chef adjoint du service de la sténographie du Sénat,
ARMAND FOIREL.

QUESTIONS ÉCRITES

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

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

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

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

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

2316. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 31 décembre 1918, par M. Bussière, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un maître ouvrier classe 1898, relevé temporairement de son emploi, envoyé au front comme sous-officier dans une unité de campagne, peut démissionner de son emploi ; et si la démission étant acceptée, ce sous-officier resterait dans le rang et subirait le sort de sa classe pour être libéré avec elle.

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du jeudi 23 novembre 1918 (Journal officiel du 29 novembre).

Page 801, 2^e colonne, 1^{re} ligne.

Au lieu de :

« 31,420,000 »,

Lire :

« 31,142,000 ».

Annexes au procès-verbal de la 2^e séance du 31 décembre.

SCRUTIN (n° 59)

Sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés portant : 1^o ouverture, au titre du budget ordinaire des services civils de l'exercice 1919, de crédits provisoires applicables aux mois de janvier, février et mars 1919 ; 2^o autorisation de percevoir, pendant les mêmes mois, les impôts et revenus publics.

Nombre des votants..... 228
Majorité absolue..... 115

Pour l'adoption..... 228
Contre..... 0

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aguilhon. Albert Peyronnet. Amie. Aubry. Audren de Kerdrel (général). Barbier (Léon). Beauvisage. Belhomme.

Bepmale. Bérard (Alexandre). Bersez. Bienvenu Martin. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henry). Boudenoot. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brindeau. Bussière. Butterlin.

Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeneuve. Chapuis. Charles Chabert. Charles-Dupuy. Chastenot (Guillaume). Chaumié. Chauveau. Chéron (Henry). Clemenceau. Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courcel (baron de). Courrégelongue. Couyba. Crémieux (Fernand). Cuvinot.

Daniél. Darbot. Daudé. Debierre. Defumade. Dehove. Delahaye (Dominique). Delhon. Dellestable. Deloncle (Charles). Destieux-Junca. Develle (Jules). Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Dron. Dupont. Dupuy (Jean).

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

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

Gabrielli. Galup. Gaudin de Villaine. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genoux. Gentilliez. Gérard (Albert). Goirand. Gomot. Gouzy. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillier. Guilloteaux. Guingand.

Hayez. Henri Michel. Henry Berenger. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien). Huguet. Jaille (vice-amiral de la). Jeanneney. Jénouvrier. Jouffray.

Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).

La Batut (de). Lamarzelle (de). Larere. Las Cases (Emmanuel de). Latappy. Lebert. Leblond. Leglos. Le Hérisse. Lemarié. Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Lhopiteau. Limon. Limouzain-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Loubet (J.). Lourties. Lucien Cornet.

Magny. Maillard. Martell. Martin (Louis). Martinet. Mascaraud. Maureau. Maurice Faure. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Mercier (général). Mercier (Jules). Merlet. Milan. Milliard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Mollard. Monfeuillart. Monis (Ernest). Monnier. Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac.

Nègre. Noël. Ordinaire (Maurice). Ournac.

Parns (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penanros (de). Perchot. Pérès. Perreau. Peschaud. Petitjean. Peytral. Philipot. Pichon (Stephen). Poirson. Potté. Pouille.

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

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

Thiery (Laurent). Thounens. Tournon. Tréveneuc (comte de). Trystram.

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

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Dubost (Antonin). Humbert (Charles). Jonnart.

N'A PAS PRIS PART AU VOTE

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

M. Quesnel.

ABSENT PAR CONGÉ :

M. Genet.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 218
Majorité absolue..... 119

Pour l'adoption..... 218
Contre..... 0

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

SCRUTIN (N° 60)

Sur le projet de loi, adopté avec modifications par la Chambre des députés, portant ouverture, sur l'exercice 1919, de crédits provisoires concernant les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils et applicables au premier trimestre de 1919.

Nombre des votants..... 227
Majorité absolue..... 114

Pour l'adoption..... 227
Contre..... 0

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aguilhon. Albert Peyronnet. Amic. Aubry. Audren de Kerdrel (général).

Barbier (Léon). Beauvisage. Belhomme. Bepmale. Bérard (Alexandre). Bersez. Bienvenu Martin. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henry). Boudenoot. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brindeau. Bussière. Butterlin.

Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeneuve. Chapuis. Charles Chabert. Charles-Dupuy. Chastenot (Guillaume). Chaumié. Chauveau. Chéron (Henry). Clemenceau. Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courcel (baron de). Courrégelongue. Couyba. Crémieux (Fernand). Cuvinot.

Daniél. Darbot. Daudé. Debierre. Defumade. Dehove. Delahaye (Dominique). Delhon. Dellestable. Deloncle (Charles). Destieux-Junca. Develle (Jules). Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Dron. Dupont. Dupuy (Jean).

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

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

Gabrielli. Galup. Gaudin de Villaine. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genoux. Gentilliez. Gérard (Albert). Goirand. Gomot. Gouzy. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillier. Guilloteaux. Guingand.

Hayez. Henri Michel. Henry Berenger. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien). Huguet.

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

Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).

La Batut (de). Lamarzelle (de). Larere. Las Cases (Emmanuel de). Latappy. Lebert. Leblond. Leglos. Le Hérisse. Lemarié. Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Lhopiteau. Limon. Limouzain-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Loubet (J.). Lourties. Lucien Cornet.

Magny. Maillard. Martell. Martin (Louis). Martinet. Mascaraud. Maureau. Maurice Faure. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Mercier (général). Mercier (Jules). Merlet. Milan. Milliard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Mollard. Monfeuillart. Monis (Ernest). Monnier. Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac.

Nègre. Noël. Ournac.

Parns (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penanros (de). Perchot. Pérès. Perreau. Peschaud. Petitjean. Peytral. Philipot. Pichon (Stephen). Poirson. Potté. Pouille.

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

Sabaterie. Saint-Germain. Saint-Quentin (comte de). Saint-Romme. Sancet. Sarraut

(Maurice). Sauvan. Savary. Selves (de). Servant. Simonet. Steeg (T.). Surreaux.

Thiery (Laurent). Thounens. Tournon. Tréveneuc (comte de). Trystram.

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

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Dubost (Antonin). Humbert (Charles). Jonnart. Ordinaire (Maurice).

N'A PAS PRIS PART AU VOTE

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

M. Quesnel.

ABSENT PAR CONGÉ :

M. Genet.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 219
Majorité absolue..... 110

Pour l'adoption..... 219
Contre..... 0

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

SCRUTIN (N° 61)

Sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre.

Nombre des votants..... 226
Majorité absolue..... 114

Pour l'adoption..... 226
Contre..... 0

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aguilhon. Albert Peyronnet. Amic. Audren de Kerdrel (général).

Barbier (Léon). Beauvisage. Belhomme. Bepmale. Bérard (Alexandre). Bersez. Bienvenu Martin. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henry). Boudenoot. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brindeau. Bussière. Butterlin.

Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeneuve. Chapuis. Charles Chabert. Charles-Dupuy. Chastenot (Guillaume). Chaumié. Chauveau. Chéron (Henry). Clemenceau. Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courcel (baron de). Courrégelongue. Couyba. Crémieux (Fernand). Cuvinot.

Daniél. Darbot. Daudé. Debierre. Defumade. Dehove. Delahaye (Dominique). Delhon. Dellestable. Deloncle (Charles). Destieux-Junca. Develle (Jules). Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Dron. Dupont. Dupuy (Jean).

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

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

Gabrielli. Galup. Gaudin de Villaine. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genoux. Gentilliez. Gérard (Albert). Goirand. Gomot. Gouzy. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillier. Guilloteaux. Guingand.

Hayez. Henri Michel. Henry Berenger. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien). Huguet.

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

Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).

La Batut (de). Lamarzelle (de). Larere. Las Cases (Emmanuel de). Latappy. Lebert. Leglos. Le Herissé. Lemarié. Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Lhopiteau. Limon. Limouzain-Laplanche. Linilhac (Eugène). Loubet (J.). Lourties. Lucien Cornet.

Magny. Maillard. Martell. Martin (Louis). Martinot. Mascaraud. Maureau. Maurice Faure. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Mercier (général). Mercier (Jules). Merlet. Milan. Milliard. Milliès-Lacroix. Mir (Eugène). Mollard. Monfeullart. Monis (Ernest). Monnier. Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac.

Nègre. Noël.

Ordinaire (Maurice). Ournac.

Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penauros (de). Perchot. Pérès. Perreau. Peschaud. Petitjean. Peytral. Philipot. Pichon (Stéphen). Poirson. Potié. Poule.

Ranson. Ratier (Antony). Raymond (Haute-Vienne). Réal. Régismauset. Renaudat. Ré-

veillaud (Eugène). Rey (Emile). Reymoneng. Reynald. Ribière. Riboisière (comte de la). Ribot. Richard. Riotteau. Riou (Charles). Rivet (Gustave). Rouby. Rouland. Rousé.

Sabaterie. Saint-Germain. Saint-Quentin (comte de). Saint-Romme. Sancel. Sarraut (Maurice). Sauvan. Savary. Selves (de). Servant. Simonet. Steeg (T.). Surreaux.

Tiniéry (Laurent). Thounens. Touron. Trévenenc (comte de). Trystram.

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

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Aubry.

Dubost (Antonin).

Humbert (Charles).

Jonnart.

Leblond.

N'A PAS PRIS PART AU VOTE
comme s'étant excusé de ne pouvoir assister
à la séance :

M. Quésnel.

ABSENT PAR CONGÉ

M. Genet.

Les nombres annoncés en séance avaient été
de :

Nombre des votants.....	217
Majorité absolue.....	109
Pour l'adoption.....	217
Contre.....	0

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