SÉNAT

Session ordinaire de 1919.

COMPTE RENDU IN EXTENSO — 8e SÉANCE

Séance du mardi 11 février.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Décès de M. Daniel, sénateur de la Mayenne. — Allocution de M. le président.

3. — Dépôt, par M. André Lebert, d'un rapport sur sa proposition de loi tendant à la modification des articles 36 et 43, paragraphe 4, de la loi du 25 ventôse an XI, modifiée par la loi du 12 août 1902, au bénéfice des aspirants au notariat, présents, mobilisés ou appelés sous les drapeaux pendant la guerre. — N° 35.

Dépôt, par M. Monnier, d'un rapport, au nom de la 3e commission d'intérêt local, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à distraire de la commune de Noirmoutier (Vendée) la section de l'Epine et de la Guérinière pour les ériger en communes distinctes. — Fasc. 2, n° 2.

4. — Lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à modifier les articles 1er, 55, 57, 58, 61 de la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés, modifiée par la loi du 1er août 1893, et l'article 5 de la loi du 1er juillet 1901 sur les associations, pour déterminer la nationalité des actionnaires et des administrateurs de sociétés et des dirigeants d'association. — Renvoi à la commission, nommée le 30 décembre 1916, relative à l'organisation économique du pays pendant et après la guerre. — N° 36.

5. — Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'échang des bons de monnaie des régions libérées. e

Urgence précédemment déclarée.

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

6. — Ajournement de la discussion des interpellations.

Suspension et reprise de la séance.

7. — Question : MM. Herriot et Pams, ministre de l'intérieur.

8. — Discussion : 1° de l'interpellation de M. Debierre sur les retards apportés dans le ravitaillement et la reprise économique des régions du Nord ; 2° de l'interpellation de M. Boudenoot sur les retards apportés à la remise en état et à la reconstruction des communes libérées ; 3° de l'interpellation de M. Paul Bersez sur l'insuffisance du ravitaillement ainsi que le manque de moyens de chauffage et sur les mesures à prendre, au point de vue agricole, dans les régions libérées :

MM. Debierre et Claveille, ministre des travaux publics et des transports.

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

9. — Dépôt, par M. Lebrun, ministre des régions libérées, au nom de M. le ministre des colonies et de M. le ministre des finances, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant renouvellement du privilège des banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion. — Renvoi à la commission des finances. — N° 37.

10. — Règlement de l'ordre du jour : M. Bersez.

Fixation de la prochaine séance au jeudi 13 février.

PRÉSIDENCE DE M. ALEXANDRE BÉRARD

VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à quinze heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Lemarié, *l'un des secrétaires*, donne lecture du procès-verbal de la séance du vendredi 7 février.

Le procès-verbal est adopté.

2. — COMMUNICATION RELATIVE AU DÉCÈS DE M. DANIEL, SÉNATEUR DE LA MAYENNE

M. le président. Mes chers collègues, à cette heure, la mort vient encore de faucher dans nos rangs. Notre collègue Daniel a succombé aux suites d'une opération chirurgicale.

Durant ces dernières années, il avait été éprouvé par un deuil cruel qui l'avait frappé dans ses affections les plus chères. D'autre part, depuis de longs mois il était torturé par les angoisses qu'ont connues, hélas! tant de pères français : son fils unique fut enfermé dans les geôles germaniques. (*Mouvement.*)

Daniel avait eu la vie tranquille que traçait le poète antique : il n'avait jamais quitté le coin de la Mayenne où il avait vu le jour, et, après avoir consacré son existence à soigner ses concitoyens dans le labeur si rude et si noble de nos médecins de campagne, il s'est endormi là où il était né ; sa tombe est à côté du lieu où avait été tressé son berceau.

Conseiller général de la Mayenne, il avait été envoyé au Sénat par ses concitoyens, le 7 janvier 1906.

Ici, au Luxembourg, il avait conquis d'universelles sympathies par son extrême courtoisie. C'était l'homme de bien, qui ne pouvait que recueillir l'estime profonde de tous ceux qui l'approchaient.

Depuis le début des hostilités, soixante-dix de nos collègues ont disparu; tous ont succombé ayant au milieu des mois tragiques gardé l'invincible espérance de la victoire de la patrie, mais, pour la plupart, les affres de la guerre, les chagrins privés causés par le drame ont hâté la mort. (*Très bien!*)

Heureux parmi eux ceux dont les yeux, avant de se clore pour le dernier sommeil, ont été illuminés, à l'apothéose de la France et de la République victorieuses, par l'héroïsme de leurs titanesques légions et par le triomphe de leurs immortels principes de justice et de liberté! (*Vive approbation.*)

Au nom du Sénat tout entier, j'envoie au fils et aux trois filles de notre regretté collègue nos douloureuses condoléances. (*Applaudissements unanimes.*)

3. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. André Lebert. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. André Lebert, tendant à la modification des articles 36 et 43, paragraphe 4, de la loi du 25 ventôse an XI, modifiée par la loi du 12 août 1902, au bénéfice des aspirants au notariat, présents, mobilisés ou appelés sous les drapeaux pendant la guerre.

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

La parole est à M. Monnier.

M. Monnier. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la 3e commission d'intérêt local chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à distraire de la commune de Noirmoutier (Vendée) les sections de l'Epine et de la Guérinière pour les ériger en communes distinctes.

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

4. — TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de la Chambre des députés la communication suivante :

« Paris, le 8 février 1919.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 4 février 1919, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi tendant à modifier les arti- 1er, 55, 57, 58, 61 de la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés, modifiée par la loi du 1er août 1893, et l'article 5 de la loi du 1er juillet 1901 sur les associations, pour déterminer la nationalité des actionnaires et des administrateurs de sociétés et des dirigeants d'associations.

« Conformément aux dispositions de l'article 105 du règlement de la Chambre, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition dont je vous prie de vouloir bien saisir le Sénat.

« Je vous serai obligé de m'accuser réception de cet envoi.

« Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« *Le président de la Chambre des députés,*

« P. DESCHANEL. »

La proposition de loi sera imprimée et distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission nommée, le 30 décembre 1916, relative à l'organisation économique du pays pendant et après la guerre. (*Adhésion.*)

5. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI SUR LES BONS DE MONNAIE

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'échange des bons de monnaie des régions libérées.

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

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

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

« Art. 1er. Le retrait des bons de monnaie émis en territoire envahi, pendant l'occupation ennemie, par les villes, communes, unions ou syndicats de communes, chambres de commerce et caisses d'épargne, sera effectué par l'Etat pour le compte des collectivités émettrices et sous réserve de tout règlement à intervenir entre celles-ci et le Trésor.

« Les bons seront échangés pour partie contre du numéraire et, pour le surplus, contre des bons de la défense nationale à échéance d'un an.

« Un décret rendu sur la proposition du ministre des finances et du ministre de l'intérieur fixera les conditions dans lesquelles il sera procédé aux échanges et notamment les délais dans lesquels devront être présentées les demandes d'échange ainsi que les mesures spéciales concernant le retrait des petites coupures. »

Je mets aux voix l'article 1er.

(L'article 1er est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte spécial intitulé : Echange des bons de monnaie des régions envahies.

« Ce compte sera débité du montant de

numéraire et des bons de la défense nationale remis aux porteurs des billets retirés de la circulation.

« Il sera crédité des sommes dont le Trésor sera devenu créancier du fait du retrait des billets et qui lui seront remboursées par tous les débiteurs que fera apparaître l'examen des opérations financières effectuées en territoire envahi. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Le ministre des finances est autorisé à procéder, sur les ressources de la Trésorerie et jusqu'à concurrence d'un milliard et demi de francs, au retrait des bons de monnaie prévu à l'article 1er.

« La valeur des bons remboursés par le Trésor antérieurement à la promulgation de la présente loi sera inscrite en dépense au compte spécial. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

6. — DISCUSSION D'INTERPELLATIONS SUR LE RAVITAILLEMENT ET LA RECONSTRUCTION DES RÉGIONS LIBÉRÉES

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion : 1° de l'interpellation de M. Debierre sur les retards apportés dans le ravitaillement et la reprise économique des régions du Nord ; 2° de l'interpellation de M. Boudenoot sur les retards apportés à la remise en état et à la reconstruction des communes libérées ; 3° de l'interpellation de m. Paul Bersez sur l'insuffisance du ravitaillement ainsi que le manque de moyens de chauffage et sur les mesures à prendre, au point de vue agricole, dans les régions libérées. »

M. Herriot. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Herriot sur l'ordre du jour.

M. Herriot. J'ai eu l'honneur de prévenir hier, par dépêche, M. le président du Sénat que je poserais une question au ministre de l'intérieur qui a bien voulu, il y a quelques instants, accéder à mon désir. (*Très bien!*)

Le Sénat me comprendra certainement, vu l'importance de la question, et je demande que la discussion d'une interpellation qui peut se prolonger ne s'ouvre pas immédiatement. (*Très bien!*)

Si M. le ministre de l'intérieur n'est pas, en ce moment, à son banc, je le regrette, et je prie mes collègues du Sénat de vouloir bien différer la discussion de l'interpellation annoncée pour permettre au Gouvernement de répondre à ma question. (*Nouvelle approbation*).

M. le président. Je suis informé que M. le ministre de l'intérieur sera en séance dans un instant, et je propose au Sénat de suspendre sa séance pendant quelques minutes. (*Adhésion générale.*)

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures vingt-cinq minutes, est reprise à quinze heures trente minutes.)

7. — QUESTION

M. le président. La parole est à M. Herriot, pour poser une question à M. le ministre de l'intérieur, qui l'accepte.

M. Herriot. Messieurs, je remercie le Sénat d'avoir bien voulu me permettre, au début d'une séance dont l'ordre du jour est si important, de m'expliquer devant lui sur une question qui m'a paru ne pouvoir souffrir aucun délai.

M. Charles Riou. Vous avez raison.

M. Herriot. D'ailleurs, je suis également reconnaissant à M. le ministre de l'intérieur d'avoir bien voulu accepter de m'entendre et de me donner dès maintenant ses explications.

Il ne saurait échapper à aucun d'entre vous que la municipalité de la ville de Lyon a été mise en accusation, il y a quelques jours. Elle est devenue l'objet d'une campagne de presse dont le résultat serait, s'il n'y était coupé court, de laisser croire à une partie de l'opinion publique, dans ce pays si justement susceptible sur les questions d'honneur...

M. Jénouvrier. ...et de probité.

M. Herriot. ...et de probité, comme vous le dites, mon cher collègue, qu'il peut y avoir des maires qui auraient manqué à leur devoir essentiel pendant la guerre, celui de poursuivre les trafiquants. En effet, ainsi que cela ne doit pas vous échapper, c'est précisément à l'heure où l'opinion publique appelle les sévérités de la justice sur les spéculateurs, sur ceux qui se sont enrichis de la misère (*Applaudissements*), qu'on essaie de détourner les coups en offrant à la vengeance publique, discrètement quelquefois, cyniquement à d'autres moments, des hommes qui, au contraire, n'ont fait que leur devoir.

M. Gaudin de Villaine. C'est la diversion!

M. Herriot. Je ne m'émeus pas sans raison. Hier, vous avez pu lire, mes chers collègues, dans un journal du soir, un article tout à fait spontané, assurément (*Rires*), qui n'a pu en aucune façon être provoqué, mais sur l'importance duquel je désire, ne fût-ce qu'un instant, ramener votre attention.

Il s'agit du journal le *Temps*. Avec cette légèreté de main qui donne à tout ce que publie ce journal un je ne sais quoi d'ailé (*Nouveaux rires*)...

M. Jénouvrier. Comme le temps!

M. Herriot.... il met en cause le maire de la ville de Lyon. Il dit ceci par exemple :

« La municipalité de Lyon, pour assister ses administrés, avait été amenée pendant la guerre à ravitailler directement la population. M. Herriot... » — voici les plaisanteries; je regrette de n'avoir pas assez d'esprit pour y répondre comme il convient ...

— « M. Herriot, agrégé de l'Université, maire de Lyon, sénateur, dernière victime de madame Récamier, s'était donc transformé en épicier. »

Cela n'est qu'une plaisanterie délicate et nouvelle.

Voici la suite, qui est plus grave :

« Ce maire acheta, vendit, et, à ce que prétend aujourd'hui le préfet en personne, trafiqua. »

Ainsi, sur les déclarations de M. le préfet du Rhône, telles au moins que les interprète et que les reproduit un journal dont je ne méconnais pas l'importance, le maire de Lyon a trafiqué.

J'ai attendu, j'attenos encore la protestation du Gouvernement contre cette déclaration de son préfet. Je ne l'ai point reçue. Ai-je besoin de vous dire que, si j'étais suspect à un degré quelconque d'avoir, pendant la guerre, trafiqué, comme on le dit dans cet article, je serais indigne de rester quelques minutes de plus auprès des hommes irréprochables qui sont assis sur ces bancs?

Mais rien, ni des intérêts de santé, ni les conseils de ménagement, ne me fera céder sur la volonté absolue que j'ai d'obtenir sur une telle déclaration des explications. Je les demande (*Très bien! et applaudissements*) non pas seulement en mon nom personnel, ce qui serait peu de chose, mais au nom d'une ville tout entière qui a déclaré publiquement à quel point elle se sent outragée.

M. Flaissières. Vous avez le droit de les exiger. (*Très bien!*)

M. Herriot. Avant d'exiger, comme le dit mon ami Flaissières, ces explications ou ces réparations, j'ai le devoir de demander au Sénat ce qu'il pense des opérations de ce maire trafiquant. Car le trafiquant, c'est moi, ou plutôt c'est nous, car j'ai le sentiment qu'en parlant à cette tribune je défends, comme beaucoup d'entre eux m'en ont prié, un grand nombre de maires de France (*Très bien! et applaudissements*), pour qui on n'a pas eu assez de persécutions parce qu'ils ont fait pendant cette guerre loyalement leur devoir (*Très bien!*), parce qu'ils ont tenté des efforts pour venir à bout de situations souvent presque insolubles...

M. Riotteau. Et parce qu'ils ont osé prendre des responsabilités!

M. Herriot. Oui, parce qu'ils ont pris des responsabilités.

Plusieurs sénateurs. Ils ont eu raison!

M. Herriot. Quoi qu'on dise, de tous les contrôles qu'un homme public puisse subir, il n'en est pas de plus minutieux que celui auquel est astreint tous les jours le maire, dont tous les actes sont passés au crible d'une opinion voisine et constamment éveillée. (*Applaudissements.*)

M. Guillaume Chastenet. C'est exact!

M. Herriot. Si je cite les actes incriminés de la municipalité de Lyon, c'est donc tout simplement à titre d'exemple.

Qu'avons-nous fait pour mériter des procédés injurieux de la part de M. le préfet du Rhône, hôte de notre ville depuis trois mois, après avoir été pendant quelques mois l'hôte de la ville de Marseille.

M. Flaissières. Quelques semaines à peine!

M. Herriot. ...car c'est un préfet nomade, qui a le goût des déplacements.

M. Gaudin de Villaine. Et de l'avancement.

M. Herriot. Qu'avons-nous fait, nous, trafiquants? Je vais vous le dire en quelques mots.

Lorsque, il y a deux ans, a la suite de quelques semaines passées dans un ministère, j'ai été renvoyé à mes études locales, je savais peut-être mieux que d'autres, pour en avoir été le témoin, quelles allaient être les difficultés du ravitaillement de ce pays.

J'avais même sur ce sujet, si j'ose vous le rappeler, prononcé devant l'une des Chambres un discours parfaitement ennuyeux, qui ne méritait aucune sorte de succès, mais qui, sur tous les principaux points, vous pourrez vous y reporter, a dit la vérité, parce qu'il était l'expression mathématique de ce que je venais de constater.

Je venais de faire les premiers efforts de restriction, je venais de pousser le premier cri d'alarme. Rentré chez moi, j'essayai de mettre la ville dont j'avais la garde à l'abri, autant que possible, de ces besoins que je devinais si prochains et si pressants.

Comment avons-nous agi, nous qu'on veut compromettre, nous qu'on souhaiterait déshonorer? Avons-nous agi comme des imprudents qui se croiraient, du jour au lendemain, toutes les aptitudes? Nous n'avons pas procédé ainsi. Pour mon compte, j'ai rassemblé à l'hôtel de ville tout ce que j'ai pu trouver de compétences et de bonnes volontés. J'ai constitué une grande commission, un grand office municipal de ravitail-

lement. Il faut, messieurs, que vous ayez la bonté de me permettre de vous en donner la composition, pour vous montrer à quel point, en le constituant, la municipalité de Lyon s'est montrée soucieuse de ménager tous les intérêts légitimes et toutes les opinions. Je lis vite, mais, si vous me le permettez, je lis (*Parlez! parlez!*)

MAIRIE DE LYON

Liste des membres de la commission des denrées.

Le président de la chambre de commerce ou son délégué.

Le maire de Lyon ou son adjoint.

Le directeur départemental des services agricoles,

Le sous-intendant du premier service de Lyon.

Le secrétaire général de la mairie de Lyon.

L'inspecteur principal du service de l'inspection des viandes.

Le chef du service des subsistances.

Un membre du comité départemental de ravitaillement; désigné par le comité.

Le chef de bureau, chef du service de l'office du travail.

L'inspecteur divisionnaire de la répression des fraudes.

Trois conseillers municipaux, désignés par le maire.

Le président de la chambre syndicale des vins et spiritueux.

Le président du syndicat central des négociants en vins de Lyon et de la région.

Un délégué du syndicat commercial et industriel.

Un marchand en gros de denrées coloniales.

Le président de la fédération de l'alimentation lyonnaise.

Le président du syndicat des commissionnaires en bestiaux.

Le président du syndicat des expéditeurs en fruits et primeurs.

Le président du syndicat des commissionnaires approvisionneurs.

Le président du syndicat des fabricants de pâtes alimentaires.

Le président du syndicat des marchands de fromages en gros.

Le président du syndicat de la boucherie.

Le président du syndicat de la charcuterie.

Le président du syndicat de la triperie.

Le président des marchands de salaisons en gros.

Le président de la chambre syndicale de l'épicerie.

Le président du syndicat des épiciers comestibles.

Un marchand de poissons au détail.

Le président du syndicat général des patrons laitiers.

Le président du syndicat des laitiers patentés.

Le directeur de la société laitière moderne.

Le directeur de la société économique d'alimentation.

Le président du syndicat des beurres.

Le président du syndicat des marchands de fromages en détail.

Le président de la chambre syndicale de l'approvisionnement.

Trois délégués de la fédération des coopératives.

Trois délégués du consortium coopératif et des familles nombreuses.

Deux délégués de chaque groupement des coopératives des usines de guerre.

Cinq délégués des consommateurs pris parmi les représentants des associations professionnelles adhérentes à la bourse du travail.

Trois délégués des cuisines municipales.

Deux délégués de la meunerie.

Trois délégués du syndicat de la boulangerie lyonnaise.

Trois délégués du syndicat des marchands de bois en gros.

Le colonel, directeur de la sous-commission de réseau.

Le chef du service municipal des bois.

M. l'adjoint au maire et M. l'ingénieur du chauffage, représentant la commission municipale des charbons.

Un officier représentant M. le gouverneur militaire de Lyon.

Un représentant de la compagnie P.-L.-M. et un représentant de chacune des deux compagnies de navigation.

M. le consul des Etats-Unis.

Il n'y a qu'un fonctionnaire qui se soit refusé lorsque je l'ai invité à ce concours de toutes les bonnes volontés: c'est, sous l'administration récente, M. le préfet du Rhône, qui m'a fait connaître que cette affaire ne le concernait pas. (*Rires et exclamations.*)

Je tiens cette déclaration de sa bouche.

M. Charles Riou. Cela vous étonne?

M. Herriot. Je ne m'étonne pas, mon cher collègue, seulement mes étonnements sont silencieux et résignés jusqu'au jour où je risque d'être victime d'une véritable machination. (*Très bien!*) Ce jour-là, je demande à mes collègues la permission de parler.

Je dis donc qu'un seul homme n'est pas venu, pour les raisons qu'il m'a exprimées et que je viens d'indiquer tout à l'heure.

Avec les autres membres de la commission qu'avons-nous fait? Ai-je agi selon des idées personnelles, comme un de ces tyrans économiques redoutés par le *Temps*, pour des raisons que je n'ai pas besoin de définir et d'expliquer? J'ai agi comme un homme de bonne volonté, qui rassemble autour de lui tous les intérêts...

M. Charles Riou. Toutes les compétences.

M. Herriot... et qui dit à ses collaborateurs: « Eclairez-moi, renseignez-moi, aidez-moi. Notre population souffre; nous ne ferons pas de miracles, nous commettrons peut-être des erreurs, mais, tout au moins, nous donnerons la preuve que nous avons fait tout le possible. Et vous, commerce honnête, que je veux aider, venez me me prêter votre appui contre les spéculateurs! » (*Très bien!*)

Le commerce honnête est venu à mon aide. Qu'y a-t-il de plus heureux?

Je ne veux pas dire que ce soit un exemple, le mot serait prétentieux. N'y avait-il pas là tout au moins une tentative digne de l'approbation des représentants du Gouvernement? (*Parfaitement!*)

Je ne veux pas vous lire trop de pièces, mais en voici une que j'ai sous les yeux.

A la première connaissance qu'on a eue des attaques dirigées contre l'administration de Lyon, c'est toute cette commission, c'est-à-dire toute la ville, ce n'est pas seulement le conseil municipal, ce sont toutes nos organisations, avec les organisations commerciales au premier rang, qui sont venues nous témoigner leur confiance. Permettez-vous, messieurs, que je vous lise leur ordre du jour?...

Voix nombreuses. Lisez! Lisez!

M. Herriot. Voici l'ordre du jour, qui me venge singulièrement des insinuations de M. le préfet et de ses colloques avec le journal le *Temps*:

« Au cours de la réunion qu'elle a tenue le 12 octobre 1918, la commission municipale des denrées de Lyon, composée des représentants qualifiés des différentes branches du commerce, des coopératives et des consommateurs lyonnais, informée par le maire du détail des opérations qu'il a récemment entreprises, lui adresse l'expression de sa complète approbation, pour des mesures qui ont permis de suppléer, autant que possible, à la rareté des vivres.

« Elle l'invite à poursuivre énergiquement ses initiatives en matière d'approvisionnement. » (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, j'ai insisté sur ce fait pour vous montrer dans quel esprit de conciliation, en dehors ne tout parti pris économique, sans céder à aucun système, à aucun préjugé d'école, nous avons essayé de lutter en commun contre les difficultés de la vie pendant la guerre.

Qu'avons-nous fait, messieurs?

J'aurais bien peur d'ennuyer le Sénat ou de le divertir trop longuement de son ordre du jour si je lui donnais des détails minutieux sur ces opérations. Elles ont été de trois sortes: elles ont porté sur les denrées alimentaires, sur la réorganisation des transports, sur les combustibles.

Je ne voudrais pas vous fatiguer en vous donnant la liste des affaires que nous avons faites pour les denrées. Ces opérations ont été considérables; elles ont été toutes vérifiées par la commission que je vous indiquais tout à l'heure; elles ont été faites toutes avec la plus grande modération, mais, naturellement, calculées de telle sorte qu'il y eût à la fin un léger bénéfice pour la communauté gestionnaire. Nous perdions sur certaines denrées. J'ose dire, sans malice, que nous perdions quelquefois sur les denrées que nous livrait le Gouvernement. Ce n'était d'ailleurs pas sa faute. Lorsque le Gouvernement, par exemple, nous envoyait des haricots achetés au Brésil, ces haricots nous revenaient avec certaines tares que la population lyonnaise n'admet pas. Je vois certains de mes collègues donner des marques d'assentiment; ils savent évidemment ce que je veux dire.

Je dirai tout à l'heure sur quels chiffres ont porté nos affaires, quelle proportion de bénéfice elles nous ont laissé, et vous verrez, messieurs, que, les uns et les autres, nous avons manœuvré comme de très honnêtes et de très prudents commerçants. Je crois devoir épargner au Sénat le détail, à moins qu'on ne me le demande...

M. Jénouvrier. Ne vous fatiguez pas trop!

M. Herriot. On n'est jamais fatigué quand on défend son honneur! (*Très bien!*)

Puis, nous avons organisé les transports, qui, alors, traversaient une crise. Je n'en veux pas du tout à M. le ministre des transports dont j'ai été le collaborateur: je sais qu'il est plus facile de critiquer que de conseiller. Ayant travaillé avec lui, j'ai essayé de soulager, par des transports automobiles, les commerçants et les industriels de ma région; j'ai loué à l'Etat des camions j'en ai loué jusqu'à quatre-vingts, et, grâce à ces camions, nous avons pu transporter 268,000 tonnes de marchandises, réalisant un bénéfice moyen de 1 fr.80 par tonne et de 22 centimes par kilomètre parcouru. Voilà, messieurs, pour les transports.

Il en a été de même pour les combustibles. Sachant que nous allions avoir affaire à une crise grave, nous avons exploité une mine de lignite abandonnée; nous avons organisé dans différents centres, dans la Nièvre, dans la Creuse, dans le Jura, des achats de bois; nous nous sommes procuré des coupes en forêts; nous avons acheté des péniches pour leur transport. Il y a, dans cette enceinte, un de nos collègues qui a été le témoin de nos efforts, qui nous a aidés, et je l'en remercie. Enfin, nous avons monté une scierie municipale, et c'est ainsi que nous avons pu livrer à nos populations ce qui leur manquait en com-

bustibles. Je n'en veux pas à M. le ministre du ravitaillement qui a fait tout ce qu'il a pu ; mais nous avons dû nous procurer des combustibles de complément.

M. le ministre de l'armement a la bonne grâce d'approuver ce que je dis ; il me permettra de lui rappeler qu'il y eut des jours où la crise des transports a été particulièrement dure et où c'est grâce aux bois de la ville de Lyon que l'on a pu faire marcher certaines usines, peut-être même des usines de guerre. Nous avons vendu ces bois au public avec un bénéfice de 5 fr. par tonne ; nous lui avons aussi vendu du charbon avec le bénéfice strictement légal. Je ne veux pas insister sur le détail de ces opérations ; au total, tant pour les cuisines municipales que pour différents autres services de secours, nous avons fait, pour le compte de cette commission dont j'ai parlé tout à l'heure, 43 millions 676,319 francs d'affaires, laissant un bénéfice de 3,341,000 fr., soit 7.65 p. 100. Ces comptes seront arrêtés à la fin de la gestion. Nous avons vendu 22,173 tonnes de pommes de terre avec un bénéfice de 0,004 par kilogr., 523 tonnes de haricots avec 76,236 fr. de perte ; 5,651 tonnes de riz avec un bénéfice moyen d'environ 20 centimes par kilogr., 162 tonnes de savon avec 66,000 fr. de perte.

Vous reconnaîtrez, messieurs, que, pour des gens qui n'étaient pas spécialement commerçants, ce n'était pas trop mal calculer que d'opérer pendant plusieurs années de façon à arriver, par une série de compensations, à ce résultat, sans aucun dommage et, d'autre part, sans bénéfice excessif.

Je sais que M. le préfet du Rhône s'en va répétant que la municipalité de Lyon s'est bornée à réaliser des bénéfices importants sur les denrées que le ravitaillement lui livrait. C'est tout à fait inexact. Les denrées que nous avons livrées à la population, nous nous les sommes procurées généralement à l'étranger, souvent en Espagne, c'étaient des marchandises supplémentaires que nous faisions entrer en France. Lorsque le ravitaillement nous a donné des marchandises, nous les avons revendues avec la majoration raisonnable qui correspondait au travail que nous faisions.

Quand nous avons fait une opération d'ordre commercial, nous avons prévu le risque, et l'opération d'ensemble s'est liquidée de la façon que je viens de vous exposer.

Ce sont là, messieurs, de très modestes exemples de ce qu'ont fait ces malheureuses municipalités sur lesquelles, monsieur le ministre de l'intérieur, je voudrais cependant appeler votre bienveillante attention, car on fait tout ce qu'on peut pour les décourager. (*Très bien! très bien!*)

On nous a reproché nos bénéfices. J'ai démontré qu'ils ne dépassaient pas la limite de la prudence ; mais on ajoute : « Qu'en avez-vous fait ? »

Ce que nous en avons fait ! Nos livres le disent assez. On a l'infamie de répandre dans le public le bruit que ces bénéfices ont servi à combler les trous de notre budget. Il n'y a pas de trou dans le budget de la ville de Lyon.

Les bénéfices ont été restitués, comme il convenait, à la collectivité, et employés à des œuvres de solidarité. Ils nous ont permis de faire des dotations aux œuvres d'anciens militaires tuberculeux, aux pupilles de la nation. Ils nous ont permis aussi — je sais qu'on nous reproche cette création, mais je me flatte de l'avoir conçue et je la défendrai, permettez-moi de le dire, avec courage — de créer une colonie agricole. Je crois, en effet, qu'il est du devoir des grandes villes de renvoyer à la terre les enfants qui ont trop longuement souffert du séjour dans les quartiers pauvres de nos cités (*Vifs applaudissements*), au lieu d'attendre qu'ils tombent malades de tuberculose, pour chercher des sanatoria qu'on ne trouve jamais, n'est-ce pas, mes chers collègues ? (*Vive approbation.*)

Avec ces bénéfices, j'ai acheté pour la ville de Lyon de la terre, de la bonne terre française, qui a donné du fourrage pour les animaux dont la ville a besoin, du lait pour les enfants des crèches, qui m'a permis d'offrir un séjour à la campagne à 250 écoliers pendant le cœur de l'été, qui m'a donné pendant toute l'année un endroit où je puis instruire les enfants de familles nombreuses qui ont besoin de retourner à la terre pour ne pas tomber malades. (*Nouvelle approbation.*)

Voilà ce que me reproche un préfet hostile ; parce qu'un maire, avec le travail de ses collègues et son travail personnel, a fait entrer dans la possession de la ville des biens nouveaux avec des intentions de ce genre, le préfet fait campagne contre lui ! Personnellement, je ne puis pas m'incliner, je ne dis pas devant la critique — nous avons le devoir de les supporter toutes — mais, il y a une limite à la critique, surtout lorsqu'elle vient de représentants du Gouvernement de la République : c'est la calomnie ! Ce jour-là, celui qui en est la victime, à moins de laisser croire qu'il la mérite, doit se lever, s'offrir de toute sa hauteur et protester de toute son énergie. (*Applaudissements.*)

M. le préfet du Rhône n'a rien fait pour nous aider et tout fait pour nous combattre ; il a usé de procédés sur lesquels, maintenant, je vais demander à M. le ministre de l'intérieur son opinion. (*Mouvement d'attention.*)

Monsieur le ministre, au reste, permettez-moi de vous le dire, ce n'est jamais moi qui envenime les questions ; je ne chercherai pas, du moins pour l'instant, si en cette affaire il peut y avoir des origines plus hautes que l'homme que je découvre ; jetons un voile là-dessus, si vous le voulez, du moins en ce moment. Si le Gouvernement croit nécessaire de nous faire attaquer, il nous est permis de souhaiter, sans trop d'indiscrétion, qu'il le fasse avec des procédés plus dignes de nous.

Il fut un temps où l'élégance faisait partie des traditions de la police politique française. (*Sourires.*) Mes chers collègues, permettez-moi de vous affirmer que si ce fut sa tradition, la police politique, du moins, l'a complètement perdue ! (*Nouveaux rires.*)

Elle est tombée à ce point de vulgarité, qu'il faudrait l'inviter à changer de manières.

Vous êtes, monsieur le ministre, un galant homme ; lorsque certains de vos subordonnés usent de manœuvres comme celle que je vais dire, j'en souffre moins pour moi que pour vous qui, assurément, dans le for de votre conscience, ne pouvez pas donner votre assentiment à quoi que ce soit d'indélicat. Même si le ministre ne pouvait pas me répondre, je suis certain que je puis compter sur l'homme et dire avec lui que nous voulons que la République soit correcte et propre. (*Applaudissements.*) Au risque d'avoir à lutter longtemps, nous exigerons que ces hauts fonctionnaires donnent l'exemple, au lieu d'infliger à ce pays, si honnête, la démoralisation qu'inspire toujours l'exemple de procédés honteux. (*Très bien! très bien!*)

Qu'au cours de cette campagne contre la municipalité, il se soit trouvé un préfet de la République pour prendre à sa solde ce qu'il y a de plus bas et de plus répugnant dans le chantage — comme vous en aurez facilement la preuve, monsieur le ministre — que des préfets de la République choisissent pour collaborateurs et pour agents des êtres tarés, cela déjà est un peu scandaleux. Nous sommes cependant bien résignés, à Lyon, sur le chapitre de la police... On nous refuse communication du budget de la police. Nous pensons que, s'il en est ainsi, il y a à cela quelques raisons spéciales qui commandent la discrétion !

Mais, monsieur le ministre de l'intérieur, lorsque, d'une façon dont on peut discuter le détail, mais dont on ne peut pas révoquer la réalité, par des démarches au sujet desquelles on pourrait ergoter, mais qu'on ne pourrait pas nier, il se trouve qu'un préfet de la République, encore une fois nouveau venu dans une ville, a fait, comme je l'affirme, pression sur des magistrats (*Exclamations*), au point de révolter leur conscience....

M. Gaudin de Villaine. Cela s'est déjà vu !

M. Herriot. ...en leur demandant d'impliquer dans une affaire dirigée contre un courtier un maire en exercice depuis treize ans, un parlementaire, de cela, monsieur le ministre, que pensez-vous ? Irez-vous, sur ces questions, jusqu'à nous donner, au delà de la réponse que vous commandera votre attitude de membre du Gouvernement, le verdict de votre conscience d'honnête homme ? Je n'en sais rien. Pour moi, la cause est entendue. La ville de Lyon l'a jugée. Nous avons eu, nous aussi, autrefois, des préfets dont le nom est resté dans notre ville accompagné d'un mauvais souvenir.

M. Gaudin de Villaine. Ils auront de l'avancement !

M. Herriot. Ils auront de l'avancement, peu m'importe ! On fera ce que l'on voudra. Je ne demande pas du tout à un préfet qu'il s'inspire de ma pensée : j'ai assez de fierté pour chercher mes inspirations en moi-même. Comme Gouvernement, vous ferez ce que vous voudrez, mais il y a deux vérités que je vous demande la permission de vous dire avant de descendre de cette tribune.

La première de ces vérités, monsieur le ministre de l'intérieur, c'est que, si vous n'y faites pas attention — j'en ai la preuve sur moi par de nombreuses lettres — vous finirez par lasser, au delà de toute expression, vos maires ! (*Applaudissements.*) Ce sont des hommes dévoués qui, pendant la guerre, soit du fait des allocations, soit du fait des distributions de toute sorte dont vous nous avez chargés... (*Vifs applaudissements.*)

M. Jénouvrier. Soit du fait des réquisitions.

M. Herriot... soit du fait des réquisitions, ont suscité bien des rancunes ; au péril de leur réputation personnelle, au péril de leur intérêt personnel, ils les ont subies. Ce fut leur manière de courage et peut-être demain beaucoup d'entre-eux, surtout dans les petites communes, en supporteront-ils les conséquences.

Ce sont d'honnêtes gens. Défendez-les.

D'autre part, monsieur le ministre, si nous supportons volontiers que les préfets aient, à l'égard du Gouvernement, certaines obligations ; s'il est vrai, par malheur, qu'un préfet soit obligé, comme le mien l'a été, par des affaires de ce genre, de faire des rapports de police, sans interroger une seule fois le maire qui en était l'objet (*Exclamations*), nous serons ici unanimes à penser, j'en suis sûr, que la France et la République ont besoin d'une probité sévère. (*Très bien! très bien!*)

M. le comte de Tréveneuc. Voilà trente ans que nous le demandons !

M. Herriot. Demain surtout, après les grands événements qui ont remué nos

consciences, il y a de grands principes que nous ne voulons pas laisser atteindre, il y a de grands droits que nous ne voulons pas laisser troubler; dans une république, ce qu'il y a de plus odieux, c'est la collusion, même la plus légère, entre l'administration et la justice. (*Très bien! — Applaudissements.*)

Si ces menaces, si ces procédés, si ces manœuvres pouvaient jamais s'excuser, elles sont inadmissibles quand elles visent des hommes qui ont fait leur devoir contre la spéculation. Le public y verra justement une diversion, comme on l'a dit tout à l'heure; quelles que soient vos mesures, il ne s'y trompera pas; il saura qu'il y a, malgré tout, malgré des erreurs peut-être, mais commises en toute bonne foi, des hommes qui n'ont souffert ces détestables procédés que pour avoir essayé, dans la mesure du possible, d'atténuer la souffrance publique. Il est facile de critiquer nos efforts; ils représentent une œuvre loyale, courageuse et désintéressée. (*Vifs applaudissements. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses collègues.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Pams, *ministre de l'intérieur.* Messieurs, je ne regrette pas le développement très éloquent que l'honorable M. Herriot a donné à la question qu'il m'a posée. J'aurais pu le prier d'attendre que le ministre de l'intérieur ait eu le temps matériel de recueillir toutes les informations de détail utiles à l'éclaircissement de cette affaire, mais j'ai eu le sentiment qu'il était nécessaire, dès l'abord, de dissiper un malentendu.

Ce malentendu a été indiqué avec force par M. Herriot: il tendrait à opposer les maires aux préfets de la République. C'est pour moi une surprise et cela ne nous rajeunit pas. (*Sourires.*)

Messieurs, si pendant la tragique épreuve que notre pays a traversée nous avons rencontré ce magnifique spectacle d'union, d'entr'aide sociale et économique, il convient d'en attribuer l'honneur à tous les citoyens, aux municipalités comme aux préfets. Les préfets de la République, il faut le dire, ont, eux aussi, fait tout leur devoir. (*Murmures sur divers bancs.*)

Un sénateur à gauche. Beaucoup, mais pas tous.

M. le ministre. Je suis certain que si je recueillais la pensée de chacun de vous sur le rôle des préfets, vous ne manqueriez pas de me souligner leur activité avertie, vigilante, assidue.

M. Gaudin de Villaine. Quelques-uns ont été très incapables!

M. le ministre. Le mot incapables n'est pas juste, mon cher collègue, car la capacité, dans une période aussi grave que celle que nous avons vécue, ne se manifeste pas toujours par le succès!

M. Gaudin de Villaine. Nous avons eu pendant trois ans un préfet incapable auquel on a donné de l'avancement (*Mouvements divers.*)

M. le ministre. Vous me permettrez, messieurs, de ne pas relever cette observation; elle est toute personnelle.

Je suis étonné que M. Herriot ait paru vouloir opposer l'action des maires à l'attitude du Gouvernement, laissant entendre que les maires n'avaient pas été soutenus, au cours de cette longue période, où leurs qualités de labeur, de dévouement, d'abnégation patriotique, ont fait de la France l'admiration du monde. (*Très bien! très bien!*)

A l'heure où le Gouvernement est aux prises avec les difficultés multiples que vous savez, gardons notre sang-froid. N'exagérons rien. Mais j'éprouve une véritable fierté à rendre un hommage public à l'effort des maires de France. Au cours de ces années d'épreuve, alors que les difficultés de ravitaillement croissaient en raison des besoins impérieux des armées, du fléchissement de la production et aussi de l'exode des malheureuses populations des régions envahies, la tâche des municipalités devenait accablante, délicate, rude. Représentant des cités importantes ou des humbles villages, les municipalités de France, par leur administration prévoyante, avisée, leurs initiatives hardies, ont fait courageusement leur devoir. (*Très bien! très bien! sur un grand nombre de bancs.*)

Le ministre de l'intérieur, de qui dépend l'administration communale, mieux que tout autre, a pu mesurer les services rendus par les municipalités dans la défense nationale. Et il m'est agréable, à cet égard, de souligner l'effort économique de la ville de Lyon qui, à bien des points de vue, peut être citée en exemple pour les mesures qu'elle a su prendre. Et s'il y a eu des erreurs...

M. Herriot. Lesquelles?

M. le ministre... s'il y a eu des difficultés inévitables et cela n'est pas n'est pas niable, il ne faut pas donner à ces torts une importance excessive.

Permettez-moi, monsieur Herriot, de laisser à ce débat de justes limites.

Vous avez demandé à me questionner sur les agissements du préfet du Rhône contre la politique lyonnaise du ravitaillement; sous cette forme je pourrais ne pas accepter de répondre aujourd'hui, mais je le ferai volontiers sur les faits précis que vous avez apportés à la tribune.

Il est nécessaire, en effet, de ramener le débat à sa portée réelle.

Vous avez entendu un des orateurs les plus brillants de cette Assemblée vous faire un éloquant exposé de doctrine, mais il ne vous a pas fait connaître la raison du malentendu qui existe entre M. le maire de Lyon et M. le préfet du Rhône.

Au mois de septembre dernier, le ministre du ravitaillement transmettait au parquet de Lyon des documents en vue de l'ouverture d'une information contre M. Ferriot, un courtier de Lyon.

M. Herriot. Retenez bien le nom, messieurs!

M. le ministre. Ce courtier était en pourparlers avec l'office municipal, que représentait M. le maire de Lyon, pour la vente à la ville de Lyon d'une quantité de 2,000 tonnes de riz à un prix de 200 fr. environ les 100 kilogr.

Cette opération n'eut pas de suite. Le ministère du ravitaillement ayant entre les mains certains documents au sujet desquels je dois déclarer que la responsabilité de l'office municipal de Lyon ne pouvait être en aucun cas mise en cause, demanda des poursuites; M. Ferriot fut appelé devant M. le juge d'instruction de Lyon; il fut porté à sa connaissance qu'il était poursuivi pour spéculation illicite.

M. Herriot. Il n'y avait pas de taxe!

M. le ministre de l'intérieur. Je vous demande pardon, mon cher collègue. L'article 4 du décret du 17 octobre 1918 a fixé le prix maximum du riz, vendu par les négociants grossistes aux détaillants, à 175 fr. les 100 kilogr. sur wagon gare départ, et le prix de vente maximum du riz par le détaillant aux consommateurs, à 2 fr. par kilogr.

L'application de ce décret a d'ailleurs pris fin le 4 janvier 1919, de sorte que c'était à bon droit qu'à la date que j'ai indiquée...

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

M. le ministre. Volontiers.

M. Herriot. Votre bonne foi, monsieur le ministre, est si évidente que je vous demande respectueusement la permission de vous présenter la rectification suivante: Vous avez dit, en effet, que la taxe remonte au mois d'octobre. Or l'affaire est de septembre! (*Rires.*)

Je vous prie donc de ne pas maintenir, dans votre raisonnement, votre observation concernant la taxe, vous seriez obligé d'antidater! (*Nouveaux rires.*)

M. le ministre. Il n'est pas fâcheux...

M. Herriot. Je ne vous mets pas en cause. La loyauté de M. le ministre du ravitaillement, qui n'est pas ici, est également absolue. Je ne le critique pas non plus.

M. le ministre. C'est le ministère du ravitaillement qui m'a donné ces renseignements. (*On rit.*)

M. Ferriot a été appelé devant le juge d'instruction — vous ne le niez pas —...

M. Herriot. Non, mais, monsieur le ministre...

M. le ministre. ... pour opérations illicites.

M. Herriot. Si mes collègues me permettaient, je ne dis pas de les faire rire, mais de les inciter à un peu de détente dans cette affaire, je leur signalerais que, naturellement, on n'a pas poursuivi le maire de Lyon qui s'appelle Herriot, comme vous le savez peut-être. Seulement, un hasard a voulu que la police ait trouvé un courtier qui s'appelle Ferriot. C'est un hasard, mais regardez comme il est fâcheux pour moi! (*Nouveaux rires.*)

M. le ministre. M. le sénateur Herriot a négocié à cette époque avec M. Ferriot l'achat, pour la ville de Lyon, de 2,000 tonnes de riz à un prix de 200 fr. environ les 100 kilogr. A la même époque, le maire de Lyon, agissant pour l'office municipal de ravitaillement, vendait au même M. Ferriot 100 tonnes de riz à 350 fr. Sommes-nous d'accord?

La poursuite intentée contre M. Ferriot a donné lieu à l'interrogatoire suivant:

« Vous êtes poursuivi pour spéculation illicite, parce que vous vendez à 360 fr. du riz sur la place de Lyon. »

A cela M. Ferriot répond: « Comment voulez-vous que je ne vende pas ce prix, puisqu'en sa qualité de représentant de l'office municipal de Lyon M. Herriot m'a vendu 100 tonnes de riz à 350 fr. les 100 kilogrammes. »

Je veux bien que le prix de 350 fr., ne soit pas au-dessus d'une taxe qui n'a pas encore été fixée, dites-vous, mais c'est 150 fr. au-dessus du prix commercial. Et je crois, mon cher collègue, que vous ne contestez pas ces chiffres?

Si le représentant de l'office municipal de Lyon a été mêlé à une affaire de cette nature, il n'est pas possible, étant données les passions locales, que M. le maire de Lyon n'ait pas été l'objet, comme tous les hommes politiques, de quelques polémiques.

Que s'est-il passé? La population lyonnaise a pu en être impressionnée. Et M. le préfet de Lyon, qui est dans le département depuis peu de temps, a voulu se renseigner. C'était son devoir. Et, en l'espèce, il s'agissait d'un maire d'une grande ville, d'un des hommes les plus considérables du pays. Il s'est adressé au procureur général, celui-ci était en congé.

M. Herriot. Je retiens l'aveu.

M. le ministre de l'intérieur. C'est une affirmation, ce n'est pas un aveu. Le préfet, je le répète, a fait son devoir en cherchant à se renseigner sur des bruits qui circulaient.

Le procureur général était en congé. Le préfet s'est mis en rapport avec le procureur de la République. Et ce magistrat déclare qu'un monsieur Ferriot, condamné un mois auparavant à 5,000 fr. d'amende pour hausse illicite sur les sucres, était poursuivi pour hausse illicite sur lez riz; que M. Ferriot s'étonnait d'être poursuivi, alors que le maire de Lyon n'était pas à ses côtés; qu'il avait acheté au maire à 350 fr. ce qu'il revendait à 360 fr.

Voilà les faits dans leur simplicité.

Après cette conversation, l'instruction est restée ce qu'elle était. M. le maire ne sera ni discuté ni soupçonné, et, si je ne me trompe, au lieu d'appeler chez lui M. le maire de Lyon, le juge d'instruction s'est rendu auprès de lui, avec toute la déférence qui est due à un maire.

Quelle suite a été donnée à cette affaire? Messieurs, quelle action a donc été exercée par le préfet? Où est l'ennui, le désagrément causé au maire de Lyon? M. Ferriot — je ne discute pas, messieurs, — a bénéficié d'une ordonnance de non-lieu.

Et voilà beaucoup de bruit, pourquoi? Ah! c'est moi alors qui retiens des paroles que j'ai vues rapportées dans un journal lyonnais. Car j'ai le devoir de défendre en toute impartialité les préfets.

M. Herriot. Et les maires aussi.

M. le ministre. Et les maires aussi, mon cher collègue.

M. Simonnet. Surtout les maires.

M. le ministre. J'ai rendu hommage à M. Herriot en ce qui le concerne. Il n'est incriminé en rien dans cette affaire, mais puisqu'il pose une question au ministre de l'intérieur, il me permettra de lui demander quelques précisions.

Voici ses paroles. Je prie M. Herriot de bien vouloir les rectifier, si le journal ne les a pas exactement reproduites:

« C'est ici le fait le plus grave, déclare M. le maire de Lyon, parce qu'on a voulu forcer des magistrats dans leur conscience, leur faire juger contre la justice des faits. Il y a eu des conversations infâmes, des marchandages où on a demandé ma tête.

« Il y a eu un préfet, nouveau venu dans notre ville, mais ce ne peut être une excuse suffisante, qui a osé demander à un magistrat, avec un mélange de promesses et de menaces, l'honneur du maire de Lyon. »

De telles accusations sont à regretter. (*Très bien!*) Nous sommes à un moment où moins que jamais nous ne devons nous laisser aller aux discordes. (*Très bien! très bien!*)

M. Henry Bérenger. Jamais! à aucun moment!

M. le ministre. A aucun moment. Je vais faire procéder à une enquête approfondie sur le conflit. Je suis persuadé que M. Herriot voudra bien souscrire à cette mesure. Je prierai M. le garde des sceaux d'ouvrir une enquête pour savoir dans quelles conditions et dans quel intérêt le préfet de Lyon aurait donné des ordres à des magistrats. Messieurs, nous restons fidèles à nos principes, le Gouvernement, le ministre de l'intérieur n'admettront jamais l'immixtion de l'autorité politique dans les affaires judiciaires. (*Très bien! très bien! et applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le préfet de Lyon a sollicité plus. « C'est moi, a-t-il dit, qui suis l'accusé, et alors que le débat s'est élargi, et puisqu'on a livré mon attitude à la publicité de la France entière, comme un scandale, j'ai le droit, monsieur le ministre, de vous demander de me défendre. Je réclame une enquête judiciaire et je vous prie de vouloir bien envoyer à Lyon ou, plutôt d'y faire envoyer par M. le ministre des finances, un inspecteur des finances, comme vous y enverrez vous-même, je le souhaite, un inspecteur général des services administratifs. »

Messieurs, cet incident a pris une telle ampleur qu'il exige une lumière complète. Je saurai m'y employer. (*Vifs applaudissements répétés.*)

M. Herriot. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Herriot pour répondre à M. le ministre de l'intérieur.

M. Herriot. Messieurs, je n'ai pas besoin de dire que, dès maintenant, je m'associe aux conclusions de M. le ministre de l'intérieur. (*Très bien! à gauche.*)

En effet, il faut qu'il y ait une enquête; en effet, il faut que les magistrats soient interrogés; il faut que le procureur de la République soit interrogé; il faut que le procureur général soit interrogé. Je retiens tout spécialement la phrase de M. le ministre de l'intérieur que vous avez tous entendue. « Le préfet a demandé le procureur général: le procureur général n'était pas là. » Il est parfaitement exact que ce magistrat était absent. Mais il est revenu et il a été vu. Je vous demande dès maintenant, messieurs, ce que vous pensez de la marche d'une enquête où, sous couleur de respecter cette union invoquée par M. le ministre de l'intérieur, comme si, vraiment, c'était moi qui la violais, on a vu le procureur général et le procureur de la République, on a reçu des rapports de la sûreté, sans m'envoyer demander le moindre renseignement. Trouvez-vous que je sois hors de mon rôle lorsque je suis obligé de venir devant le Sénat, alors qu'il eût été si facile au préfet du Rhône de me demander des explications?

Pas une fois, je n'ai été prévenu par M. le préfet du Rhône, alors qu'il ne cessait d'agir contre moi.

Faites toutes les enquêtes que vous voudrez. Je souhaite surtout que se soit des enquêtes de justice et non des enquêtes administratives qui ne prouvent rien. (*Très bien! très bien! à droite.*)

Malheureusement, je ne me sens pas autorisé à dire tout ce que je pourrais vous dire.

Plusieurs sénateurs à gauche. Parlez! parlez!

M. Herriot. Je pense d'ailleurs qu'il y a des magistrats qui ont la conscience assez haute pour me pardonner l'évocation que je suis obligé de faire de leurs noms devant cette Assemblée.

M. le procureur général près la cour de Lyon n'a-t-il pas dit qu'on avait sollicité sa conscience?

M. Simonet. Voilà ce qu'il fallait dire.

M. Herriot. Je m'excuse d'avoir à faire une telle révélation. Mais peut-il y avoir des réticences dans une question de cette délicatesse?

Que dirait cette Assemblée si elle apprenait que le procureur général aurait été pressé et que l'on lui aurait parlé en termes tels qu'il n'en aurait pas entendu de pareils pendant toute sa carrière? (*Exclamations sur plusieurs bancs.*)

N'aurait-on pas dit à M le procureur de la République que, s'il était ferme dans cette affaire, il aurait de l'avancement? (*Exclamations.*)

M. Simonet. Le voilà, le scandale!

M. Herriot. Informé de telles démarches, n'aurais-je pas le droit de m'émouvoir?

Je vous le déclare, messieurs, j'entends restreindre ce débat à la personne que j'ai mise en cause. Ne croyez pas, monsieur le ministre, quoique vous ayez l'air de l'insinuer, que j'en fasse une affaire politique. Cependant il faudra que l'on sache. Je demande que l'enquête se fasse aussi sur ce point — car personne ne doit refuser sa déposition —: s'il n'y a pas un ministre qui a déclaré: « Cette fois, nous tenons le maire de Lyon la main dans le sac! » (*Rumeurs.*)

Si un ministre a dit cela, il devra déposer, ou alors vos enquêtes seront incomplètes, et, quelle que soit l'issue de ses informations, le Sénat saura que ce n'est pas sans graves motifs que je suis monté à cette tribune, dont je n'abuse pas.

Un mot maintenant, mes chers collègues, sur le fait invoqué par M. le ministre. Je n'ai pas abordé, tout à l'heure, la discussion des détails, je vous prie de m'écouter encore quelques instants. (*Parlez! parlez!*) Je ne suis pas fatigué, surtout depuis que M. le ministre de l'intérieur m'a délivré un brevet de santé intellectuelle dont je le remercie. (*Mouvements divers.*)

M. le président. Mon cher collègue, monsieur le ministre de l'intérieur n'avait aucune intention de vous blesser.

M. le ministre. Assurément.

M. Herriot. Comme elle est habile, l'argumentation dont on s'est servi...

M. Fabien Cesbron. Et impressionnante à première vue.

M. Herriot... et comme elle est de nature à troubler une population!

Voilà un maire qui a fait, pendant la guerre — il vient de vous le dire — 43 millions d'affaires. Je ne dis pas qu'il n'a pas commis d'erreur. Il a bien pu, dans le détail, se tromper de bonne foi.

Un sénateur. Le Gouvernement en a bien commis quelques-unes aussi.

M. Herriot. Dans cet ensemble de 43 millions d'affaires, on va chercher d'abord les affaires de riz. Pourquoi? Parce que, a dit M. le ministre, le riz est une denrée essentielle. On pourrait en dire autant de la pomme de terre ou des haricots. Je ne vous ai pas donné tout à l'heure tous les détails de ma gestion. Je vous ai simplement dit, ce que chacun de vous admettra, que, si un office municipal tente des opérations commerciales, s'il les fait comme nous les faisions, sans fonds de roulement, avec le crédit que nous ouvraient les banquiers, à 6 p. 100 d'intérêt et un dixième de courtage, il faut que cet office soit très prudent. Il doit prévoir des bénéfices sur certaines opérations, puisqu'il perd sur d'autres. Nous avons perdu, sur une opération que l'Etat nous a fait faire, sur 232 tonnes de haricots que l'Etat nous a vendues, 57,000 fr. Nous avons perdu sur l'organisation de 8 cuisines populaires. Il fallait couvrir ces pertes avec de bonnes affaires. Le riz a été une bonne affaire pour nous; nous en avons vendu à la population 5,559 tonnes, sur lesquelles, je vous l'ai déjà dit, nous avons réalisé un bénéfice d'environ 20 centimes par kilogr. Il paraîtrait loyal de nous juger sur l'ensemble, sur le résultat définitif de notre gestion, d'autant plus que tout le bénéfice allait au public.

Il paraîtrait loyal d'énumérer et d'apprécier nos différentes affaires, qui ont donné ce bénéfice final de 7,65 p. 100.

Mais voyez la perfidie. On isole d'abord nos affaires de riz, qui ont été heureuses. Dans ces affaires de riz, on isole un détail afin d'essayer d'exciter la population. Le hasard avait voulu que, parmi tant de cour-

tiers, des Durand, des Martin, des Dupont (*Sourires*), on en eût trouvé un qui s'appelait Ferriot. (*Nouveaux sourires.*) C'est celui-là que l'on a mis en cause. Je ne le défends pas : il se défendra lui-même. Mais, puisque M. le ministre vous a donné des détails, il ne vous a pas tout dit. M. Ferriot était venu dire au maire : « Si vous le voulez, je vais vous procurer du riz d'Espagne. » Le maire avait répondu : « Quand vous aurez votre riz, je vous l'achèterai. Trouvez-en et je vous le prendrai. »

M. Ferriot a écrit alors une lettre en Espagne, lettre imprudente, d'ailleurs. Elle disait à peu près ceci au vendeur : « Faites-moi un prix pour du riz. » Il n'était pas question, monsieur le ministre, d'acheter à tel ou tel prix — supprimez donc cette partie de votre raisonnement qui est inexacte — Il n'en était aucunement question, puisqu'on ne savait même pas si l'on aurait le riz ! M. Ferriot ajoutait à son vendeur : « Prévoyez une marge, car j'ai des concours à rémunérer. »

Le contrôle postal a saisi cette lettre. Comme par hasard, on surveillait spécialement ce courtier. (*Sourires.*) Je ne veux pas croire qu'on ait eu cette pensée que le concours à rémunérer, c'était celui du maire de Lyon ; mais enfin on était curieux. On a interrogé ce M. Ferriot, et on lui a demandé s'il n'avait pas fait des affaires avec moi. Il en avait fait une, et je vais vous l'expliquer.

Je venais de recevoir 2,000 tonnes de riz d'Espagne. Ce riz était vendu, jour par jour, aux halles, pour le prix de 2 fr. 40 le kilogramme. Je n'avais rien refusé au commerce organisé de ce qu'il me demandait. Le cours régulier du riz vendu par la ville était donc de 2 fr. 40 le kitogr.

Je puis affirmer que, sans le concours du ravitaillement, j'avais fait baisser, à Lyon, le prix de cette denrée.

Aucune taxe, d'ailleurs. M. Ferriot me demande 100 tonnes pour des produits de régime, pour la maison Hygia de Lyon. Il s'agissait d'un produit de luxe, utile mais vendu cher. Je n'avais aucune raison de laisser à ce courtier le bénéfice total de l'opération. Je lui ai demandé un prix de 350 fr. les 100 kilogr. qu'il a accepté. Cependant, je continuais à vendre du riz, à guichet ouvert, au cours normal; il est un peu étonnant que l'on m'accuse d'avoir fait la hausse sur mes propres ventes, alors surtout que ce bénéfice m'a permis de distribuer gratuitement aux indigents 36,000 kilogr. de riz. C'est donc cela que l'on me reproche comme un acte de mauvaise administration ! (*Très bien! et applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

Et voilà où est la perfidie. On prend une gestion qui a porté sur 43,676,000 fr., laissant un bénéfice moyen de 7.65 p. 100. Nos services ont livré 23 millions de produits alimentaires, 13 millions de charbons, 1 million 482,000 fr. de bois ; nous avons fait pour 4,129,000 fr. de transports. On isole dans toute cette gestion nos ventes de riz. Sur une affaire qui a porté exactement sur 5,651,960 kilogr. de ce produit, on isole encore 100 tonnes vendues aux conditions que j'ai dites. Et, avec cet exemple, perfidement choisi, on essaie d'inquiéter une population pour laquelle nous n'avons cessé de lutter.

Messieurs, jugez la méthode. (*Vive approbation sur les mêmes bancs.*)

Je termine, le Sénat en a assez entendu. Je demande, comme M. le ministre de l'intérieur, une enquête. Je demande que cette enquête ne porte pas sur un seul fait odieusement choisi, odieusement dénaturé, odieusement exclu du reste de la gestion. Qui donc ne serait pas exposé aux pires critiques si, dans l'ensemble d'une gestion, on ne prenait qu'un seul fait? Je demande que les ministres eux-mêmes soient interrogés, si certain d'entre eux a tenu des propos calomnieux. Il faut faire la lumière sur les agissements du préfet et sur leur origine.

M. Jénouvrier. Surtout sur la menace des magistrats.

M. Herriot. Et si, comme je n'ai aucune raison d'en douter, se confirment devant la personne que vous allez charger de l'enquête les dépositions que mes oreilles ont entendues, j'espère, monsieur le ministre de l'intérieur, que j'aurai le plaisir que vous m'avez refusé aujourd'hui, d'être d'accord avec vous sur une question qui n'est pas une question politique, mais qui est une question d'honneur. (*Très bien! et vifs applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. L'incident est clos.

8. — DISCUSSION D'INTERPELLATIONS SUR LE RAVITAILLEMENT ET SUR LA RECONSTRUCTION DES COMMUNES LIBÉRÉES

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion : 1° de l'interpellation de M. Debierre sur les retards apportés dans le ravitaillement et la reprise économique des régions du Nord; 2° de l'interpellation de M. Boudenoot sur les retards apportés à la remise en état et à la reconstruction des communes libérées ; 3° de l'interpellation de M. Paul Bersez sur l'insuffisance du ravitaillement, ainsi que le manque de moyens de chauffage et sur les mesures à prendre, au point de vue agricole, dans les régions libérées.

La parole est à M. Debierre.

M. Debierre. Messieurs, nous avons déposé une demande d'interpellation sur les retards, les lenteurs apportés au ravitaillement et à la reprise de la vie économique dans les régions libérées. Si nous l'avons fait, c'est parce que les réponses qui nous ont été faites sur la matière ne nous ont pas donné satisfaction, et aussi parce que les promesses qui ont été faites, tant au titre individuel que devant les commissions parlementaires, n'ont pas eu de résultat.

Nos populations des régions envahies se plaignent vivement et, ce qui est pire, justement, de ce que le ravitaillement est encore insuffisant dans plusieurs endroits. Il se trouve même qu'à certains jours, il n'arrive pas du tout. Nos populations se plaignent que la reprise du travail, tant agricole qu'industriel, se fait trop longtemps attendre; de telle sorte que, dans nos pays, le chômage est général. Il y a même plus de réfugiés depuis l'armistice qu'il n'y en avait avant, ceci notamment à Paris.

Ces plaintes se sont traduites d'une façon officielle par des protestations qui ont été envoyées au Gouvernement. L'une de ces protestations, que je vous demande la permission de lire, va vous mettre tout à fait au courant de la situation dans les régions libérées, de ce qu'on demande, et que le Gouvernement ne parvient pas à réaliser :

« Nous avons le regret de constater, après deux mois et demi d'attente, que bien peu de choses ont été réalisées. Rien ou presque rien n'a été fait pour les canaux, et les services de la navigation considèrent avec la même indolence qu'au premier jour les épaves de bateaux comme les débris des ponts et des écluses.

« Quelques voies ferrées ont été rétablies, mais combien sont-elles mal utilisées ! Nous souffrons tout particulièrement de la confusion des pouvoirs entre l'administration civile et l'administration militaire, cette dernière elle-même, divisée en française et en britannique et chacune d'elles voulant conserver la plus grande emprise sur les voies et le matériel.

« Une région comme la nôtre ne peut rester plus longtemps dans l'inertie. Nos populations ouvrières sont là impatientes de travailler. Industriels, commerçants, agriculteurs, manquent de tout ce qui leur est nécessaire. Il nous faut, outre l'alimentation encore incomplète, des machines, des outils, des matières premières, des marchandises et objets de première nécessité que l'ennemi nous a ravis. Tout cela doit nous venir par la voie ferrée, puisque la voie d'eau nous fera encore longtemps défaut. C'est donc les chemins de fer qu'il faut nous rendre si l'ont veut nous sortir de la détresse où nous nous débattons. »

Cette lettre est signée de la chambre de commerce de Lille. Ce que la chambre de commerce de Lille disait, il y a un mois, reste à peu près complètement vrai, aujourd'hui.

D'ailleurs, quelques jours après la chambre de commerce de Lille, le conseil général du Nord, réuni pour sa session à Lille, le répétait lui-même. Il se faisait l'écho des mêmes réclamations et se plaignait de l'état actuel des transports et de la lenteur de la reprise du travail dans les régions libérées. Il n'y a pas que dans le Nord, d'ailleurs, que l'on ne se soit pas plaint de cette situation. Si nous pénétrons dans le Pas-de-Calais, nous entendons les mêmes doléances, les mêmes réclamations. Voici ce que dit, au sujet de la reprise du travail dans les régions libérées, la chambre de commerce de Saint-Omer :

« A mon avis, écrit le président de la chambre de commerce de Saint-Omer, la question qui prime toutes les autres en vue de la reprise économique est la remise aux organismes civils de tous les moyens d'action dont ils ont été dépossédés par l'autorité militaire, sous la pression des circonstances de guerre.

« Avec raison, vous estimez que cette reprise économique est liée au renvoi des mobilisés dans leurs foyers. Mais ce renvoi serait sans effet utile tout le temps que les chemins de fer sont aux mains d'une organisation militaire incompétente, que l'essor de la marine marchande est entravée par monopole d'Etat, que l'approvisionnement des commerçants et industriels est soumis à l'arbitraire gouvernemental et que, même la circulation sur route, est l'objet de mesures vexatoires et inquisitoriales ».

La chambre de commerce de Saint-Omer fait donc entendre les mêmes plaintes et les mêmes réclamations que la chambre de commerce de Lille. Cela ne peut pas étonner ceux qui connaissaient le fonctionnement actuel de nos grands services publics, l'incohérence et l'anarchie qui y règnent. Si l'on veut assurer la reprise économique dans une région, si l'on veut assurer du travail tant agricole qu'industriel, il faut commencer par assurer le fonctionnement régulier des grands services publics.

Il est certain que si, dans un pays qui n'a point de routes carrossables, de chemins de fer où circulent des trains en quantité suffisante pour fournir aux populations toutes espèces de ravitaillement, si, sur les canaux ne glissent pas des bateaux, si les services des postes et télégraphes n'ont pas un rendement régulier et normal, si, enfin, les usines de force électrique qui ont pour mission de fournir le courant aux usines et aux villages pour l'éclairage et la force motrice, si tous ces services ne sont pas assurés, il est impossible d'assurer le ravitaillement et la reprise du travail dans les régions dévastées comme dans toute autre région.

Je vous demande, messieurs, la permission de passer en revue le fonctionnement actuel des services publics dans les régions libérées.

Avant de s'expliquer sur le ravitaillement et sur la reprise du travail dans nos usines et dans nos champs, je dois dire d'abord que les routes, dans nos régions libérées, sont défoncées, qu'elles ont besoin d'être réparées et que, pour les réparer, il faut, et des matériaux, et de la main-d'œuvre.

Il faut des moyens de transport. A l'heure actuelle, si les routes ne sont pas réparées dans les régions envahies, si, dans beaucoup d'endroits, elles ne sont pas devenues carrossables, c'est parce que le service des ponts et chaussées n'a pas à sa disposition les moyens de les réparer. C'est ainsi que dans le département du Nord l'ingénieur en chef ne peut réparer les routes parce qu'il manque d'autos-camions pour transporter les matériaux, parce qu'il ne peut pas transporter non plus le matériel et pas davantage les cantonniers. Il y a plus d'un mois, l'armée avait promis au service de la vicinalité du département du Nord de lui fournir une section de camions. Au 3 février — un mois après — la section de camions n'était pas encore arrivée.

Voilà un mois de perdu et trois mois que les Allemands ont évacué nos régions! Et, si l'on ne recevait pas les camions, le service de la vicinalité apprenait qu'un certain nombre de ceux qui lui avaient été expédiés étaient restés en panne dans la région d'Avesnes parce que ces camions manquaient d'huile et qu'il était absolument impossible d'en trouver dans la contrée.

De sorte que, quand on a des camions, on n'a pas d'essence ou d'huile, quand on a de l'huile ou de l'essence, on n'a pas de camions. Résultat : néant.

Après les routes, si vous le voulez bien, je vais passer aux chemins de fer. Que se passe-t-il dans notre région à propos des transports par voies ferrées? Je ne serais pas juste si je ne disais pas que, de ce côté, le service des chemins de fer a fait un effort méritoire. Il est certain que l'on a rétabli un certain nombre de segments des grandes lignes, entre Paris et Lille, par exemple, qui avaient été détruits par les Allemands et, qu'à l'heure actuelle, ces grandes lignes sont à peu près rétablies dans une certaine partie des régions dévastées. Mais ce qui n'est pas rétabli, oh! je connais les difficultés! c'est la plupart des voies secondaires. Or, si les voies secondaires ne sont pas rétablies, il est absolument impossible de ravitailler nos populations parce qu'on est obligé de faire intervenir les auto-camions, et que dans l'organisation actuelle c'est un moyen de circulation de pis aller, et qui est loin de donner tout ce que l'on serait en droit d'en attendre.

Voici, en effet, ce qui arrive : Dans les régions desservies par le chemin de fer, le ravitaillement se fait à peu près régulièrement.

Si les magasins sont approvisionnés, — et je peux dire qu'ils le sont très largement, — malgré cela, dans beaucoup de localités, la distribution des vivres ne se fait pas ou se fait avec deux ou trois jours de retard, parce que le service des camions ne fonctionne pas régulièrement, et vous allez voir qu'il ne le peut pas.

On a mis par exemple à la disposition du departement du Nord, pour l'ensemble de son ravitaillement, 800 camions. Quelques jours après, la moitié de ces 800 camions étaient devenus invalides. Pourquoi en était-il ainsi? Probablement parce que les machines elle-mêmes étaient peut-être déjà un peu usées; peut-être aussi que le personnel qui les menait ne savait pas très bien les conduire, ni surtout les entretenir; enfin, parce qu'on manquait d'ateliers de réparation et que, par suite, il était absolument impossible, en cours de route, de réparer les camions qui, les uns à la suite des autres, restaient dans les fossés. De la sorte, partout où l'on a été dans l'obligation de se servir des camions, le service du ravitaillement s'est fait d'une façon défectueuse.

J'en reviens aux chemins de fer. A l'heure actuelle, si nous allons au port de Dunkerque, nous voyons qu'il est encombré de marchandises et de matières premières. On ne peut plus décharger les bateaux, les quais sont pleins. Le port est embouteillé.

Les marchandises s'accumulent les unes sur les autres, et les trains qui doivent venir les prendre pour les porter dans nos régions n'arrivent pas. A telle enseigne qu'ajourd'hui, dans le port de Dunkerque, le général commandant la place a dû établir un service militaire pour mettre un fren aux vols at aux détournements de contenu des wagons, car il s'est organisé des sociétés de voleurs qui détroussent ainsi ce qui s'accumule sur les quais du port. (*Adhésion.*)

Ce que je dis du port de Dunkerque pourrait, d'ailleurs, se répéter pour tous ceux qui se trouvent sur l'Océan ou la Méditerranée.

M. Flaissières. C'est la même chose à Marseille.

M. Debierre. Vous entendez ce que me dit l'ancien maire de Marseille; il a certainement dans la mémoire des faits analogues à ceux que je viens de citer.

L'absence de toute communication entre Dunkerque et Lille, Roubaix, Tourcoing et toute la région, empêche le commerce de se ravitailler, nos industriels de recevoir les matières premières, l'outillage, et elle nous met dans l'impossibilité de reprendre le travail, soit agricole, soit industriel.

Si je pénètre dans la région minière du Pas-de-Calais, à Béthune, à Bruey, à Marles où il y a du charbon à prendre, je rencontre le même obstacle. Il y a là, à l'heure actuelle, accumulées sur le carreau des mines du Pas-de-Calais, entre 200 et 300,000 tonnes de charbon qui s'effrite lentement.

M. Flaissières. Et pendant ce temps-là, on gèle à Paris.

M. Debierre. On gèle également à Lille dans les maisons; il n'y a pas non plus de charbon à Paris; l'industrie française n'en a pas et pendant ce temps, il y a des trains entiers chargés de charbon dans les mines du Pas-de-Calais, qui ne démarrent ni pour Paris, ni pour Lille.

Le défaut, c'est que le chemin de fer est dans l'impossibilité de transporter, aussi bien le charbon du Pas-de-Calais que les marchandises du port de Dunkerque.

Messieurs, je sais bien ce que va me répondre M. le ministre des travaux publics et des transports. Il me répondra et d'ailleurs très justement : « La situation est facile à dépeindre, mais le remède à lui trouver est peut-être plus délicat ou plus difficile », — il me dira : « Vous oubliez, monsieur, que l'envahissement du Nord de la France par l'ennemi nous a coûté environ 3,000 locomotives et plus de 100,000 wagons. » Il me dira qu'il y a, à l'heure actuelle, 4 à 5,000 kilomètres de voies à réfectionner, 15 à 1700 ponts à refaire, des souterrains, des tunnels démolis, qu'il y a lieu de réparer et que malgré tout le trafic a presque doublé depuis la guerre.

Je ne méconnais pas les difficultés du problème; je me permets cependant de dire que ce sont là des explications, et non pas des excuses, et voici pourquoi.

J'ai le souvenir qu'il y a au moins 18 mois ou 2 ans, à la commission de l'armée, on avait signalé, en présence des événements militaires qui annonçaient une guerre longue et douloureuse, que le matériel des chemins de fer, inévitablement, s'usait; que, comme on ne le réparait pas et comme on ne commandait pas de nouveau matériel, il devait fatalement arriver un moment où l'insuffisance des chemins de fer serait manifeste; à ce moment, j'en appelle à mes collègues de la commission de l'armée, on avait déjà la vision de la crise des transports.

M. Henry Chéron. C'est tout à fait exact!

M. Debierre. On avait la crainte que les difficultés de transport, à un moment donné, ne pussent compromettre la victoire sur l'ennemi.

Si, à ce moment, le Gouvernement avait eu la prudence de réparer son matériel de chemins de fer d'abord, ensuite de commander le matériel nécessaire, il est probable, il est certain qu'aujourd'hui nous ne nous trouverions pas en présence de cette crise de transports, qui devient alarmante pour le pays et ses destinées économiques.

Je sais bien que, depuis, M. le ministre des travaux publics a fait des commandes à l'étranger. Je crois qu'il a commandé 800 locomotives et 30 ou 32,000 wagons à l'industrie étrangère. Je sais aussi qu'il en a commandé aux industries françaises. Mais ces locomotives et ces wagons, nous ne les aurons pas demain. Je sais bien aussi que, dans les conditions de l'armistice, l'Allemagne doit nous fournir un matériel roulant. Nous l'a-t-elle fourni, et dans quelles conditions la livraison a-t-elle eu lieu? Il est probable que M. le ministre des transports le sait; mais, quant à nous, nous ne connaissons, à ce sujet, que les communiqués que nous avons lus dans la grande presse.

Dans tous les cas, à l'heure actuelle, nous nous trouvons en présence d'une crise des transports qui est un véritable danger public et qu'il est du devoir du Gouvernement de chercher à enrayer, s'il se peut, d'une façon définitive; il faut qu'il y mette un terme, parce que non seulement il y va du ravitaillement de nos régions dévastées, de la reprise du travail dans nos régions agricoles et dans nos usines, mais encore — je puis le dire en portant ma pensée au delà — il y va de l'intérêt général de la France, qui pourrait être compromis par le désordre et l'insuffisante circulation qu'on rencontre dans les services des chemins de fer.

M. Flaissières. L'intérêt de notre pays est dès maintenant compromis.

M. Debierre. Messieurs, après les chemins de fer, je voudrais faire un court trajet sur les canaux et sur les rivières des régions libérées. Privées de transports suffisants par voies ferrées, complètement privées de la batellerie, nos régions de Lille, Roubaix, Tourcoing et au delà, dans le département du Nord, sont très difficilement ravitaillées en vivres, en matières premières, en outillage et en marchandises.

Les canaux auraient pu être réparés : ils sont effondrés, leur cuvelage est détruit dans certains segments; certains ponts ont été démolis par les Allemands, ils ont fait sauter certaines écluses. Ce que nous avons trouvé il y a trois mois — puisqu'il y a près de trois mois que les Allemands ont évacué le sol des régions envahies — existe encore à peu près complètement aujourd'hui.

Etait-il possible de rétablir la batellerie, pour relier, par exemple, les grandes régions industrielles de Lille, Roubaix et Tourcoing, avec, d'une part, le port de Dunkerque, et, d'autre part, les mines du Pas-de-Calais? Les chemins de fer étant insuffisants pour transporter, soit, du port de Dunkerque, les marchandises, soit, des mines du Pas-de-Calais, les matières premières, c'est-à-dire le charbon, vers nos gran-

des régions, si la batellerie avait été rétablie, nous aurions eu certainement de ce côté un gros secours. L'a-t-on tenté ?

Pour rétablir les communications entre Lille et Dunkerque, Lille et les mines du Pas-de-Calais, par l'intermédiaire des canaux, il y avait à rétablir deux écluses : l'écluse de Don et l'écluse de Clinchy. Si, avec cela, on avait rétabli le cuvelage de certains canaux dans certains segments — et cela était facile, il ne manque pas de chômeurs dans le Nord, il y en a 100,000 depuis quatre ans et demi à Lille, Roubaix et Tourcoing — si on avait donné à ces 100,000 hommes une pelle et une pioche, et un salaire normal, ils auraient facilement rétabli la navigation sur les cours d'eau où, à certains endroits, elle avait été rendue impossible par les Allemands. A-t-on rétabli les écluses de Don et de Clinchy, qui auraient permis la nouvelle circulation des bateaux sur les canaux ? A l'heure actuelle, ces écluses sont dans le même état qu'il y trois mois.

Or les entrepreneurs compétents déclarent qu'en deux mois l'on pouvait rétablir ces deux écluses et qu'aujourd'hui, par conséquent, la circulation aurait pu être rétablie sur nos canaux. On ne l'a pas fait. Je me trompe : on a confié le travail à un entrepreneur, il y a quinze jours ou trois semaines. Cet entrepreneur est chargé de refaire les écluses. Le service de la navigation a fini par prendre une décision au bout de deux mois et demi, et il a confié ce travail à un entrepreneur de travaux publics. Mais qu'est-il advenu ? Jusqu'à présent, cet entrepreneur n'a pu amener à pied d'œuvre ni matériaux, ni outillage, parce qu'on ne lui a pas donné les transports nécessaires pour porter ses matériaux et son outillage jusqu'aux écluses : il ne peut donc pas les réparer, puisque, pour effectuer les réparations, il lui faut du bois, du fer et des ouvriers.

Si je quitte les canaux pour passer au service des postes et des télégraphes, je vois, évidemment, qu'on a fait, là encore, un effort méritoire. Cependant, jusqu'à présent, les télégrammes continuent d'être transmis par la poste. Quant au téléphone, il est interdit de s'en servir.

M. Henry Chéron. C'est comme cela partout !

M. Debierre. Dans de pareilles conditions, les transactions commerciales ne sont guère favorisées : il semble qu'on y apporte plutôt des entraves.

On nous a dit, il est vrai, qu'à défaut de chemins de fer, on allait se servir, pour les postes et télégraphes, des avions. C'est assurément un moyen de transport rapide. La presse nous a même informés qu'à défaut des chemins de fer — pardon, monsieur le ministre des travaux publics ! — un service d'avions allait ravitailler les régions libérées. Il faut bien s'amuser et amuser le public, — on nous a assuré qu'une centaine d'avions partiraient du Bourget pour ravitailler nos malheureuses régions de Valenciennes, Avesnes, Maubeuge et des Ardennes.

On a oublié de nous dire que les avions ont besoin de terrains d'atterrissage, qu'ils ne volent pas par tous les temps, qu'il y a parfois du brouillard... Ces jours-là, nos populations devront attendre leur ravitaillement. On a, enfin, oublié de nous dire que les avions ne transportent que 300 à 400 kilogr. On nous en a annoncé 80, cela fait 40 tonnes par jour. Or, si l'on recherche à quel prix reviendrait le transport de ces tonnes, on trouverait qu'il coûterait 50 centimes et plus par tonne kilométrique, alors que, par chemin de fer, il ne revient pas à plus de 5 ou 10 centimes et, par camion automobile, à 20 centimes. A part cela, le ravitaillement par avions de nos populations des régions envahies est tout à fait assuré, vous le voyez... C'est de la dérision !

Il serait temps d'envisager des moyens plus sérieux de ravitaillement.

Cela dit, j'arrive au ravitaillement lui-même. Le ravitaillement, je le disais il y a un instant, se fait à peu près régulièrement là où pénètre le chemin de fer, quoi qu'il reste insuffisant et souvent mal distribué. Cela indique que c'est du côté du chemin de fer qu'il faut tenter tous les efforts pour arriver à ravitailler nos régions dévastées, non seulement en vivres, mais en toutes matières, matières premières, outillage industriel, outillage agricole.

M. Henry Chéron. C'est d'ailleurs vrai pour la généralité du pays.

M. Debierre. C'est tellement vrai pour la généralité du pays que je lis dans le journal le *Temps*, au sujet des transports et de l'industrie métallurgique, à propos de Commentry-Fourchambault, la note suivante :

« A l'usine de Decazeville, 20,000 tonnes de produits laminés sont immobilisés par suite de la crise des transports. Le tonnage représente 16 millions et s'augmente chaque jour de 150 à 200 tonnes. »

A propos de Saint-Etienne, je lis :

« Par suite du défaut d'arrivages de dolomie, castine et de la réduction des arrivages de charbon, la nouvelle aciérie est arrêtée. Il y a seulement trois fours Martin sur douze qui continuent à marcher. Les tôleries ne marchent qu'une semaine sur deux par suite de l'encombrement des produits qui ne peuvent être envoyés. Il y a environ 4,000 à 5,000 tonnes de produits laminés sur parc et 11,000 tonnes de lingots. »

Il est inutile d'insister : toutes les usines métallurgiques sont à peu près dans la même situation. Il y a un intérêt considérable pour la métallurgie — je parle de la métallurgie française en général et non pas seulement de la métallurgie des régions envahies, qui, hélas ! ne reprendra pas demain — il y a un intérêt considérable, dis-je, à mettre fin à la crise des transports.

A propos du ravitaillement, je me permettrai de faire une observation. A Lille, par exemple, le ravitaillement se fait actuellement d'une façon à peu près régulière. On y reçoit de la viande fraîche, on y reçoit de la viande frigorifiée, on y a du beurre, mais il est cher....

A propos de la viande fraîche, j'appelle l'attention de M. le ministre des transports et celle de M. le ministre du ravitaillement.

L'abattoir de Lille reçoit des bestiaux de la Villette. La semaine dernière, la Villette a expédié à Lille 100 ou 110 bœufs qui ont été abattus. Mais savez-vous combien un train de bestiaux met de temps pour aller de la Villette à Lille ? Avant la guerre il ne mettait pas vingt-quatre heures. Aujourd'hui, il met trois à quatre jours.

M. Gaston Menier. Comme un train de permissionnaires !

M. Debierre. Comme vous le dites, mon cher collègue ; de sorte que les bêtes nous parviennent après quatre jours de voyage sans avoir mangé. Vous pouvez deviner en quel état elles arrivent à l'abattoir. Certaines sont déjà mortes, quand on se prépare à les débarquer.

M. Henry Chéron. N'oubliez pas qu'elles viennent déjà de la Villette !

M. Debierre. Je suppose qu'à la Villette on leur a donné à manger, tandis que dans le train il n'en est pas de même.

D'autre part, on tue des bêtes à l'abattoir de Lille. C'est une région qui est restée quatre ans et demi sous la domination de l'ennemi ; la population a souffert moralement et physiquement ; son commerce et son industrie sont anéantis. Nous cherchons tous les jours les uns et les autres les moyens de les faire revivre. Or on a vu réquisitionner par l'intendance les peaux des bêtes abattues, alors que nos tanneurs ont absolument besoin de ces peaux pour remettre en mouvement leurs tanneries et fournir du cuir à notre industrie locale. Voilà ce que l'intendance ne manqua pas de faire sitôt qu'elle remit la main sur la région de Lille !

M. Flaissières. C'est la loi !

M. Debierre. Oui, c'est la loi ; l'intendance réquisitionne partout, et vous savez à quel prix ! Elle réquisitionne les marchandises, quitte à les laisser pourrir....

M. Flaissières. C'est vrai !

M. Debierre. Elle réquisitionne les bestiaux, quitte à les laisser mourir dans des parcs réduits à l'état de cloaques ; elle achète des chevaux qu'elle ne nourrit pas et qui meurent de faim ou de misère.

M. Henry Chéron. C'est la grande responsable de la cherté de la vie.

M. Debierre. Elle a contribué, comme vous le dites fort bien, mon cher collègue, à la cherté de la vie. Et puisqu'on parle de cette question, j'indique en passant que la vie est très chère dans nos régions — elle l'est d'ailleurs partout — ...

M. Henry Chéron. Hélas !

M. Debierre... mais qu'on aurait pu cependant — surtout au début — tenter d'y mettre un terme. On aurait pu y arriver en créant des coopératives d'alimentation, des magasins municipaux. On n'a rien fait. Et, cependant, on avait l'expérience du passé : c'est grâce à l'intermédiaire des coopératives militaires que l'on était parvenu, dans la zone des armées, à empêcher les scandaleux profits des mercantis.

M. Henry Chéron. Il s'était pourtant trouvé, avant la guerre, des personnes pour demander la suppression des coopératives !

M. Debierre. Pourquoi n'a-t-on pas songé à tenter dans nos régions libérées ce qui avait réussi dans la zone des armées ?

A Lille, on manque également de tabac.

M. Boudenoot. Il y en a sur le port de Marseille !

M. Debierre. ...alors qu'il y en a en quantité qui pourrit dans les docks de Marseille.

M. Flaissière. C'est vrai !

M. Debierre. Pendant ce temps-là, nos manufactures ne sont pas alimentées en tabac. Je connais un entrepôt départemental, qui, de ce fait, perd 50,000 fr. par jour. La perte est considérable pour le Trésor et les fumeurs manquent de tabac ! C'est, j'ose le dire, une excellente administration.

J'en arrive à la question de la reprise du travail.

On aurait pu activer la reprise du travail agricole si l'on avait eu la précaution d'amener des baraquements ou maisons démontables pour y installer les fermiers, si on leur avait donné le matériel aratoire nécessaire pour cultiver leurs terres...

M. Jules Develle. C'est une question de transports !

M. Debierre. ...si on leur avait fourni en quantité suffisante des moto-charrues, des tricycles, des rouleaux, en un mot du matériel agricole, si on avait pu leur assurer la main-d'œuvre en même temps que des chevaux harnachés, avec de l'avoine pour les nourrir. On aurait pu également — cela n'est pas encore fait à cette heure — procurer aux agriculteurs des semences, car si,

dans quelques semaines, les terres labourées ne peuvent être ensemencées, ce sera une nouvelle récolte perdue.

Tout cela, messieurs, reste presque entièrement à faire. Sur 300,000 hectares de terres cultivables avant la guerre dans le département du Nord, il n'y en a pas 5,000 à l'heure actuelle qui soient labourés.

On a envoyé des chevaux, le plus souvent sans harnais, sans même s'assurer que, pour les nourrir, il y aurait de l'avoine.

Nos cultivateurs réclament des vaches laitières, parce que les vaches laitières, c'est le lait et le beurre. Ne pourrait-on pas les leur donner en les réquisitionnant dans les fermes des régions non envahies ?

Il résulte de cet état de choses que la culture ne se rétablit pas, les paysans n'étant pas tentés de revenir dans un pays où ils ne trouvent ni un abri, ni ce dont ils ont besoin pour travailler la terre. Ils restent à l'état de réfugiés, éparpillés aux quatre coins de la France, et, pendant ce temps, es régions du Nord se meurent. (*Approbation.*)

M. Hayez. C'est trop vrai, hélas !

M. Debierre. On nous avait affirmé que le matériel agricole nécessaire pourrait être en grande partie retrouvé du côté de l'Allemagne, qu'une des clauses de l'armistice, acceptée par nos ennemis, prévoyait la livraison de machines agricoles. Je ne sais si la promesse a été tenue; en tout cas, je constate que rien n'est encore arrivé !

Il en va de même pour le matériel industriel qui a été volé, et soigneusement catalogué par les Allemands; on sait même où il se trouve. Il devait être récupéré et remis entre les mains de nos usiniers. A l'heure présente, ce matériel tout entier — encore qu'une communication nous ait fait savoir que l'Allemagne était toute prête à le restituer — n'est pas revenu! De sorte que, soit qu'il s'agisse de la reprise du travail industriel, soit qu'on songe à la reprise du travail agricole, nous nous heurtons à l'absence de matières premières et d'outillage. Malgré la bonne volonté des usiniers et ouvriers, on ne peut pas travailler.

Les plaintes de nos industriels ne sont pas moins fondées que celles des agriculteurs. Pour certains d'entre eux, ceux du bassin de l'Escaut et de la Sambre — des métallurgistes, pour la plupart — tout est à refaire, les bâtiments et le matériel ont été complètement détruits ou enlevés; la reprise immédiate du travail est donc très difficile.

Il en est d'autres, heureusement, dont le matériel n'a pas été démoli par les Allemands. C'est le cas notamment de certaines filatures et tissages de Lille, Roubaix et Tourcoing, qui ont retrouvé leur matériel, sauf quelques parties enlevées par l'ennemi. Les Allemands, ont pris par exemple, les courroies de transmission, les coussinets — c'était du cuivre ! — les dynamos, les transformateurs d'énergie. Or ce matériel est indispensable à la reprise du travail. Nos industriels l'ont cherché, mais jusqu'alors ils ne l'ont pas obtenu. Les matières premières ne leur arrivent pas, même quand ils les ont achetées, parce que le chemin de fer n'est pas capable de les transporter.

Un office de la reconstitution industrielle des régions libérées, doublé d'un comptoir général d'achats, a été créé. On a dit à nos industriels : « Adressez-vous au comptoir général d'achats, vous aurez tout l'outillage qui pourra vous être utile, et vous pourrez recommencer à travailler dans vos usines à bref délai. »

M. le ministre de la reconstitution industrielle a été plus loin : il a établi tout un programme — que j'ai lu attentivement — de reconstitution industrielle des régions libérées, et il l'a exposé devant les commissions parlementaires. Ce programme est excellent, mais jusqu'à présent, malheureusement, il est resté sur le papier, et, dans la réalité, il n'a produit aucun résultat. (*M. le ministre de la reconstitution industrielle fait un geste de dénégation.*)

Je vais vous le démontrer. Quand un industriel se présente à la direction du secteur de la reconstitution industrielle duquel il dépend — car on a créé des secteurs — on lui demande ce dont il a besoin en fait d'outillage et de matières premières, et on en prend note.

Mais la direction du secteur a-t-elle les moyens d'exécution? Non, il lui faut en référer à Paris, car elle n'a ni argent pour faire les avances nécessaires aux industriels, ni moyens de transport par camions, ni main-d'œuvre pour les travaux urgents : déblayement des usines et récupération des matériaux qui s'y trouvent. Que peut donc faire le secteur? Il ne peut qu'encourager les industriels... à attendre. Seulement, dans la réalité, au bout d'un mois ou deux, l'industriel n'a rien reçu.

Nos industriels réclament avec énergie qu'on leur consente les avances nécessaires, en leur laissant le soin de procéder eux-mêmes à leurs achats d'outillage et de matières premières. Pour peu qu'on veuille bien ensuite les leur apporter, en leur assurant le charbon nécessaire, ils se chargent de rétablir d'eux-mêmes leur propre industrie.

L'office de la reconstitution industrielle tient sûrement un autre langage. Mais, de fait, si nous voulons constater les résultats, il suffit de regarder ce qui se passe; ni à Lille, ni à Roubaix, ni à Tourcoing, les usines ne recommencent à tourner.

Que le secteur de la reconstitution industrielle reste impuissant, je vais le démontrer en citant un exemple qui servira à illustrer l'ensemble.

Il y a une fabrique de caoutchouc à Pont-à-Marcq. L'industriel est allé au secteur de Lille pour demander ce qu'il conviendrait de faire pour réorganiser sa fabrique. On lui a dit : « Indiquez-nous ce qui vous manque ». L'industriel a libellé sa demande, réclamant ce qui lui était nécessaire pour la remise en marche de son usine.

Savez-vous, messieurs, ce qu'on lui a répondu au bout de trois semaines ? On lui a fait savoir que la ville de Pont-à-Marcq n'était pas dans le secteur de reconstitution industrielle de Lille, mais dans celui de Valenciennes !

Voilà qui juge d'une façon catégorique l'attitude de la bureaucratie française.

Il y a, messieurs, un autre élément qui rend difficile la reprise du travail dans nos régions libérées : c'est l'occupation anglaise.

Non seulement nos usines manquent de matières premières et de charbon ; non seulement, malgré l'office de la reconstitution industrielle, elles manquent d'outillage, mais, très souvent. Elles ne peuvent pas reprendre leur travail parce qu'elles sont occupées par des troupes anglaises. On nous a dit que cette situation cesserait bientôt, la zone des armées devant être reportée à la frontière. Même s'il en était ainsi, je me demande si la situation s'en trouverait modifiée dans les régions occupées par les troupes anglaises.

M. Lucien Hubert. On reculera la zone des armées, mais pas les armées !

M. Debierre. Nous nous trouverons donc exactement dans la même situation; les difficultés que je signale persisteront et ce sera un obstacle considérable à la reprise du travail.

Je n'insiste pas sur cette question parce qu'elle est délicate; je tenais, néanmoins, à la signaler en passant.

Il en est de même des chemins de fer. On nous dit que les réseaux sont rentrés sous la direction des compagnies et qu'on a rendu à celles-ci à la fois la direction et la responsabilité de leurs services.

Je ne sais pas — et M. le ministre des travaux publics serait seul capable de nous fixer définitivement sur cette question — je ne sais pas dans quelle situation exacte le Gouvernement a placé nos réseaux de voies ferrées. On nous dit qu'ils ont repris leur liberté; mais en même temps tout le personnel des chemins de fer qui était militarisé reste militarisé, et l'on conserve même, si ce que j'ai lu est exact, les commissaires militaires de gares. Nous nous sommes élevés de tout temps contre l'utilité des commissaires, mais on tient à continuer les anciens errement, probablement pour donner une place à certains officiers. On pense sans doute que les gaspillages d'hommes et d'argent ne sont pas suffisants !

En tout cas, et c'est par là que je veux terminer, je considère que tant que l'unité de direction et d'action n'aura pas été consacrée par un organisme général, les procédés bureaucratiques que j'ai signalés persisteront et que la reprise du travail dans nos régions libérées sera lente, laborieuse, douloureuse pour la population toute entière, que peut-être les protestations de cette population seront plus véhémentes qu'on ne pense et qu'étant donné enfin la cherté de la vie on pourrait aboutir à des secousses sociales regrettables. (*Très bien !*)

Cette organisation est-elle impossible à créer? Je demande aux différents ministres intéressés, du ravitaillement, de l'agriculture....

Voix diverses. Ils ne sont pas là.

M. Debierre. ...au ministre de la reconstitution industrielle, au ministre des transports, au ministre des régions libérées, s'il n'est pas possible d'obtenir une liaison intime et pénétrante, si j'ose dire, entre ces divers départements ministériels, qu'enfin il y ait une décision, qui se traduirait immédiatement par une action concertée, commune, rapide et efficace. Est-ce possible? Il me semble que le Gouvernement aurait dû depuis longtemps réaliser cette unité.

Je considère également que si l'on ne démilitarise pas les réseaux de voies ferrées, la crise des transports continuera. Cependant, nous avons beaucoup moins de transports militaires à faire circuler actuellement que pendant les opérations militaires. Pendant les opérations militaires, les armées étaient constamment transportées d'un secteur à l'autre. Elles devaient être abondamment fournies de munitions. Je sais bien qu'il faut continuer à leur donner des vivres; mais certainement, il y a une partie des transports qui doivent être devenus superflus et pourraient être consacrés à la population civile. Que reçoit celle-ci ? M. le ministre des transports ne me contredira pas si je dis que 80 p. 100 sont accaparés par l'autorité militaire et qu'il reste péniblement 20 p. 100 à la population civile. Comment, dans de pareilles conditions, ravitailler le commerce et l'industrie ? Comment ravitailler l'ensemble de la France si l'on ne rétablit pas les trains de marchandises? Comment voulez-vous qu'on procure à nos populations les marchandises et les matières de tous ordres dont elles ont besoin si on met à leur disposition seulement 30 kilogr. de bagages et 40 kilogr. à l'expédition !

Comment voulez-vous que nos réfugiés qui sont éparpillés aux quatre coins de la France puissent revenir dans leurs foyers puisqu'ils ne peuvent même pas, à l'heure

actuelle, rapporter un misérable mobilier, qu'ils se sont constitué depuis le début de la guerre ? Ils ne peuvent ni ramener leurs lits, ni leur vaisselle. Evidemment, il y a là une situation intolérable qui doit cesser. Le jour seulement où les réseaux de chemins de fer auront rétabli leurs trains de marchandises, notre commerce pourra revivre dans les régions libérées. Tant que vous ne l'aurez pas fait, nous resterons à la portion congrue et nous ne pourrons alimenter ni notre industrie, ni nos populations.

C'est un problème que vous devez pouvoir résoudre. Je vous demande de l'étudier et d'y faire face si déjà vous ne l'avez résolu dans votre pensée.

Enfin il me semble que tant que le Gouvernement usera d'une politique économique de guerre qui a été peut-être nécessaire autant à l'importation qu'à l'exportation, tant qu'il usera du moyen de restrictions et des réglementations administratives créées pendant la guerre, qui étaient probablement nécessaires, tant qu'il maintiendra cette législation de guerre, tant qu'il ne rétablira pas la liberté commerciale, sous la surveillance et le contrôle bien entendus de l'Etat, je crois que l'on n'obtiendra pas le rétablissement de l'équilibre économique dans ce pays, et que, loin de décroître, la cherté de la vie augmentera encore.

Poursuivez les spéculateurs : vous avez trop tardé. Pendant un an et demi et peut-être deux ans, le service des transports a été le seul à ignorer qu'il y avait un trafic énorme sur les wagons alors que le public tout entier le savait. Il a fallu beaucoup attendre pour arriver à ce que ce service aperçoive ce qui se passe. Il me semble que ce fut un peu long.

Enfin, si vous voulez que la reprise du travail se fasse dans nos régions libérées, tant dans l'agriculture que dans l'industrie — et c'est le principal problème à résoudre — faites des avances aux sinistrés à valoir sur les dommages de guerre. Cela est indispensable. Ah ! je savais bien que vous leur promettez des avances pour les travaux les plus urgents, pour la couverture de leurs maisons, pour des vitres à mettre à leurs fenêtres, pour la réparation des maisons qui sont réparables, pour la construction de maisons provisoires, indispensables, en particulier à nos cultivateurs. Tout cela leur est promis, mais on ne vit pas de promesses, on vit de réalités, et c'est aux réalités que j'invite le Gouvernement. Il y a des mesures que nous ne pouvons qu'approuver, il y en a d'autres que nous ne pouvons pas accepter ; nous sommes d'accord, par conséquent, sur ce qu'il y a à faire, mais ce que nous regrettons tous, c'est que quand nous cherchons à voir les résultats, nous n'en trouvons pas. On vit de promesses, on vit de plans dressés sur le papier, et dans la réalité on n'a rien.

Eh bien ! je demande au Gouvernement d'envisager cette situation et d'y pourvoir. C'est pour cette raison que tout à l'heure, nous déposerons avec nos collègues qui l'ont signé avec nous, un ordre du jour que nous demanderons au Sénat de vouloir bien accepter dans le but d'engager le Gouvernement à assurer la résurrection de nos provinces dévastées. (*Applaudissements.*)

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

Voix diverses. A jeudi ! — Parlez ! parlez !

M. Boudenoot. Messieurs, je suis à la disposition du Sénat.

M. Claveille, *ministre des travaux publics et des transports.* Je m'excuse auprès du Sénat du demander la parole dès maintenant avant les interpellations, mais, par suite d'engagement antérieurs, je ne pourrai pas être à Paris jeudi prochain, obligé que je suis d'effectuer un voyage très important au cours duquel je dois me livrer à l'étude du régime des chemins de fer en Alsace et en Lorraine. J'ai convoqué beaucoup d'Alsaciens et de Lorrains, et c'est pourquoi je vous demande la permission de vous donner dès maintenant quelques explications, en m'excusant de ne pas pouvoir assister à la séance de jeudi.

M. le président. Vous avez la parole monsieur le ministre des transports.

M. le ministre. Messieurs, je demande pardon aux honorables interpellateurs qui se sont fait incrire. Ils comprendront la raison qui me fait demander la parole immédiatement.

Je n'ai pas l'intention d'examiner dans tous les details les questions que M. Debierre a portées devant vous. Je vous donnerai simplement quelques explications générales qui intéresseront, je crois le Sénat.

La crise des transports est très grave, tout le monde le reconnaît, et le ministre des transports est peut-être celui qui le reconnaît le mieux. Je ne parle pas des efforts faits jusqu'à ce jour : j'ai publié hier matin au *Journal officiel* un rapport qui fait connaître sommairement l'effort des chemins de fer pendant la guerre. J'y ajouterai un certain nombre d'observations générales qui feront connaître les mesures que nous avons prises depuis l'armistice. Je vais me permettre de les rappeler en quelques mots.

Les chemins de fer traversent une crise, pour beaucoup de raisons. La première et la plus grave tient à l'insuffisance numérique du personnel. Vous savez, j'ai eu l'occasion déjà de le dire au Sénat, que pendant la guerre, les réseaux n'ont pas pu recruter de personnel. Le nombre des employés et des agents, qui était au commencement de la guerre de 330,000, est descendu à 280,000 au 1er janvier dernier.

C'est ainsi que le personnel a diminué de 17 p. 100. Pendant la guerre, on s'est efforcé de le remplacer par des mutilés, par des femmes, par des coloniaux, etc. Mais ce personnel de fortune ne pouvait évidemment pas remplacer les gens de métier. Aujourd'hui, étant donné que les transports n'ont pas diminué d'importance et qu'ils dépassent même largement de 50 p. 100 les chiffres de 1913, l'insuffisance numérique du personnel apparaît à tous les yeux. Pendant la guerre, depuis que j'ai eu l'honneur de faire partie du Gouvernement, j'ai demandé plusieurs fois l'augmentation des effectifs. Pour des motifs que je comprends très bien, il n'a pas été possible de me donner satisfaction. Il fallait gagner la guerre. C'était le point capital. Et, bien que les chemins de fer aient joué pendant la guerre un rôle important, ils ont été quelquefois considérés comme des parents pauvres.

Dès l'armistice, le ministre des travaux publics s'est préoccupé de recruter du personnel. Qu'avons-nous fait à cet égard ? D'accord avec M. le président du conseil, nous avons envoyé, à la date du 2 décembre, quelques jours après l'armistice, à tous les corps de troupes, une circulaire qui promettait une sorte de prime à la démobilisation et qui engageait les soldats appartenant à la réserve de l'armée active à entrer immédiatement dans les chemins de fer, moyennant certains avantages indiqués dans la circulaire. A ce moment, j'avais annoncé que l'effectif du personnel que j'avais l'intention de recruter s'élevait à 75,000 hommes.

L'armée a répondu à notre appel. A l'heure où je parle, le nombre de demandes que nous avons reçues s'élève à 110,000 ; 80,000 ont déjà été admises. Les titulaires ne sont pas encore tous arrivés dans les réseaux, mais d'ici un mois ou un mois et demi, ce personnel nouveau, composé d'hommes jeunes, qui ont l'intention de faire leur carrière dans les chemins de fer, et dont beaucoup, d'ailleurs, sont des spécialistes, viendra s'ajouter à l'ancien personnel des réseaux qui, je le répète et ne cesse jamais de le dire, a fait pendant la guerre un service particulièrement lourd et digne d'éloges. Ce personnel, augmenté comme je viens de le dire, permettra de faire face largement à tous les besoins de la vie économique et des transports. C'est là le point essentiel. Quand un producteur demande des wagons et qu'on ne lui en donne pas, on parle de la crise des transports et du manque de wagons. Permettez-moi de vous dire que c'est le moins important de l'affaire. Il y a, actuellement, des centaines de trains qui sont chargés et qui ne circulent pas, faute de mécaniciens ou de chauffeurs. Voilà la véritable raison de la crise. (*Adhésion.*)

Pour arriver à la faire disparaître, il n'y a qu'un moyen, c'est de se procurer du personnel. Je cherche moi-même à m'en procurer. J'avoue que je n'en ai trouvé aucun autre, en dehors de celui que je viens de vous indiquer. Il ne faut pas compter que le personnel dont il s'agit sera, du jour au lendemain, parfaitement capable de bien faire son service.

Je ne voudrais pas que l'on pût croire que, dès qu'il sera arrivé dans les réseaux, les choses marcheront aussi bien qu'en 1913. Ce serait une erreur. Il faut un apprentissage ; mais nous chercherons, d'accord avec les réseaux, à le rendre aussi court que possible.

M. Lucien Hubert. Quel est le délai approximatif, d'après vous ?

Je vous demande cela, parce que je représente des populations qui meurent de faim et que, quelques jours, cela compte pour eux.

M. le ministre. Vous représentez, monsieur le sénateur, une région que je connais très bien. Nous ne négligerons rien pour vous ravitailler dans le moindre délai possible.

M. Lucien Hubert. Ce n'est pas une précision.

M. le ministre. Je suis convaincu que, lorsque la démobilisation sera plus avancée, c'est-à-dire d'ici trois à quatre mois, l'ensemble des chemins de fer français marchera beaucoup mieux que maintenant.

Il y a également la question d'organisation. Tout à l'heure, M. Debierre disait : « Il y a un moyen : c'est de démilitariser les réseaux ». Je connais l'organisation des chemins de fer depuis quelque temps déjà, et je vous affirme avoir bien réfléchi aux mesures que j'ai adoptées. Depuis l'armistice une situation nouvelle s'est présentée. Nous n'avons pas besoin, maintenant, comme pendant la guerre, de transporter à un moment donné des troupes sur un point pour gagner la bataille. Aujourd'hui, les transports militaires, quoi qu'on en dise, ont diminué sensiblement ils sont réduits au ravitaillement militaire et aux transports de troupes. Ces derniers sont, aujourd'hui encore, très importants : ils s'élèvent chaque jour à 75,000 hommes, Anglais, Français ou Américains, sans compter les permissionnaires qui sont en nombre considérable.

A part les transports de troupes de combat, il y a aujourd'hui autant de transports de troupes que pendant la guerre, et cette situation va durer encore trois ou quatre mois. Une grande partie de notre matériel est uniquement affectée à ces transports.

Nous avons cherché, messieurs, à réduire les transports militaires. Si vous vous reportez au décret du 2 février, vous y trou-

verez un article disant qu'à l'avenir les transports militaires qui auront la priorité absolue seront seulement ceux qui figurent sur une nomenclature spéciale. Le président du conseil m'a donné tous pouvoirs pour arrêter moi-même la liste de ces transports militaires: elle a paru avant-hier au *Journal officiel*. Sur cette liste détaillée figurent les transports de ravitaillement que personne ne songe assurément à retarder : tous les autres transports militaires se feront dans les mêmes délais que les transports commerciaux. C'est, je crois, une réforme profonde dont on ne tardera pas à sentir les effets.

Au point de vue de l'organisation, nous sommes décidés à remettre les réseaux dans une situation aussi voisine que possible de celle du temps de paix. Je vous rappelle qu'en vertu de la loi du 28 décembre 1888, qu'il ne m'appartient pas de modifier, les chemins de fer sont militarisés. Depuis, a été rendu un décret qui confiait la direction de chacune des grandes compagnies de chemins de fer à une commission de réseau, composée du directeur et d'un officier supérieur, ce dernier avec voix prépondérante.

J'estime qu'aujourd'hui, où nous sommes voisins de la paix, il est indispensable que toutes les responsabilités soient parfaitement établies, que chaque rouage joue un rôle normal comme en temps de paix; c'est pour cela que nous avons décidé de remettre purement et simplement l'administration des réseaux à ceux qui en sont chargés en temps de paix.

Nous avons dû faire, cependant, des réserves, car il ne m'appartient pas de supprimer la guerre. J'ai donc remis l'exploitation des réseaux aux compagnies, sous les réserves suivantes : 1° que les transports militaires seront faits par priorité ; 2° que le ministre des travaux publics aura le droit de donner des ordres et de faire des programmes de transports, dans l'intérêt général. Je dois ajouter deux mots sur ce point : les programmes généraux de transports, je n'ai pas l'intention d'en faire beaucoup, et la liste en est déjà arrêtée. Dans cette liste, figure un article que le Sénat ne saurait me reprocher, puisqu'il concerne les régions libérées. C'est une heureuse occasion qui m'est offerte aujourd'hui de vous prouver que nous n'avons point négligé les régions libérées.

Il y a une autre série de transports, qui concerne les engrais. (*Approbation.*) Tout le monde en sait l'importance capitale. Je me suis entendu à ce sujet avec le ministre de l'agriculture et j'ai constaté que, d'ici au mois d'avril, nous aurions à faire transporter un million de tonnes pour le ravitaillement en engrais. Nous ferons tout notre possible pour y arriver.

A côté des engrais, j'ai inscrit le ravitaillement civil et les transports de charbon, qui sont absolument indispensables.

Voici trois ou quatre articles qui figurent dans le programme des transports.

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

M. le ministre. Très volontiers.

M. Dron. Nous avions espéré que vous accorderiez aux administrations des réseaux une autonomie de gestion assez complète, mais nous nous apercevons que votre décret restreint leur action dans des proportions considérables, si bien que ces compagnies n'auront pas la liberté d'action dont elles ont besoin. Vous pouvez, en effet, leur imposer tous les transports qu'il vous plaît et les militaires pourront aussi donner des ordres comme par le passé ; aussi, nous n'attendons pas une bien grande amélioration de ce décret, étant données toutes ces restrictions excessives.

La preuve qu'il en est bien ainsi, c'est que les dirigeants des compagnies de chemins de fer n'ont pas encore repris leurs titres. Par exemple, l'ingénieur en chef de l'exploitation n'existe pas encore sur la compagnie du Nord : il n'est toujours qu'un commissaire technique, une sorte de délégué dont l'autorité est singulièrement réduite par la faculté que s'arrogent le Gouvernement et l'armée de donner des ordres directement.

Nous voudrions obtenir un peu plus. Vous avez raison de vouloir faire jouer la responsabilité des compagnies, mais, pour obtenir de meilleurs résultats, il leur faut une autonomie aussi complète que possible.

Au début des hostilités, les compagnies ont été chargées de transporter des troupes ; elles ont rempli cette mission, et vous pouvez toujours la leur imposer, c'est leur devoir, mais il n'est pas nécessaire pour cela de vous substituer à elles. (*Très bien !*)

M. le ministre. Je suis heureux de cette interruption qui me permettra de préciser certains points.

Vous dites que le commissaire technique du réseau du Nord n'a pas repris son ancien titre. Le décret était applicable à partir du 10 février, nous sommes le 11 : il n'y a plus aujourd'hui de commissaire technique, il n'y a plus que l'ingénieur en chef de l'exploitation.

Par conséquent, sur ce point, vous avez satisfaction. Le décret dit de la façon la plus nette et la plus catégorique que l'administration des réseaux est remise à ceux qui en étaient chargés avant la guerre en temps de paix. C'est suffisamment clair.

Je sais bien que j'ai éprouvé quelques résistances. Ce que je peux dire, c'est que la mesure est parfaitement étudiée et que j'ai voulu donner aux administrations de réseaux toute l'initiative, la responsabilité et les facilités de direction possibles. A partir de maintenant, il y a six réseaux qui auront leur responsabilité, et le ministre conservera la sienne vis-à-vis du Parlement.

J'ai donné toutes les facilités de direction; il n'y a qu'une chose que j'exige, c'est que les transports militaires soient assurés, transports réduits comme je l'ai expliqué, ainsi que les transports d'intérêt général. M. Dron sera le dernier à réclamer lorsque je lui aurai dit que j'ai mis en tête le ravitaillement des régions libérées.

M. Boudenoot. Est-ce qu'il continuera à y avoir des commissaires militaires dans toutes les gares partout où il y en a actuellement?

M. le ministre. Le commissaire militaire, d'après le décret, qui est très clair, a une fonction spéciale. A l'heure qu'il est, il y a encore beaucoup de transports militaires : les transports de permissionnaires et de démobilisés sont des transports militaires. Le délégué du ministre de la guerre est là pour surveiller les transports qui le concernent. C'est là la différence essentielle entre le système actuel et celui de l'avant-guerre. Le commissaire a pour mission de voir si les ordres donnés par l'autorité militaire sont observés, et aussi de surveiller l'exécution des travaux militaires, car vous savez que, dans les régions du Nord et de l'Est, c'est le génie qui effectue un grand nombre de travaux. Mais, dans le fonctionnement des chemins de fer, dans la partie technique et commerciale qui intéresse le public, il n'a plus aucun rôle maintenant.

Je n'ai d'ailleurs pas l'intention de maintenir tous les commissaires de gare (*Applaudissements.*) Mais il est certain que, dans des centres comme Nancy, où il y a un gros mouvement de militaires, par suite de la démobilisation, il faut tout de même un officier pour s'occuper de la police. Ce n'est pas le chef de gare qui peut le faire : il faut que ce soit l'autorité militaire qui surveille ces militaires. Il reste entendu que le commissaire militaire n'a aucun ordre à donner au chef de gare ; il n'a pas à intervenir dans le fonctionnement des chemins de fer.

M. Hervey. Il est nécessaire de conserver des postes de police dans certaines gares.

M. Albert Peyronnet. Leur rôle est très limité.

M. Boudenoot. Nous sommes tout à fait d'accord. Dans les conditions que vous venez d'indiquer, j'ai toute satisfaction. Mais les commissaires militaires ont abusé tant de fois de leurs droits et de leurs pouvoirs, ils se sont ingérés si souvent dans la conduite des trains, arrêtant ceux-ci pour en faire passer d'autres, que je suis heureux d'enregistrer la parole que vous venez de donner au Sénat, à savoir qu'ils n'auront plus désormais à s'immiscer dans l'exploitation des chemins de fer.

M. Henry Chéron. Ce qui est intéressant, c'est de savoir s'il y a maintenant unité de direction en matière de transports.

M. le ministre. J'arrive au point que M. Chéron me donne l'occasion de traiter et que je comptais aborder un peu plus tard.

A côté de l'organisation qui fait l'objet du décret du 2 février, applicable à partir d'hier, il y a une difficulté que j'ai cherché à résoudre ; c'est précisément celle à laquelle fait allusion M. Chéron.

Jusqu'ici, depuis le commencement de la guerre, la France était divisée en deux parties : le réseau des armées et celui de l'intérieur. Au *Journal officiel* d'avant-hier, a paru un arrêté ministériel, signé par M. le président du conseil et par moi, décidant que désormais la zone des armées serait reportée à la frontière du 1er août 1914. Il n'y a donc plus qu'un seul réseau national qui se trouve placé sous l'autorité du ministre des travaux publics.

L'unité d'action et de direction est donc réalisée.

M. Henry Chéron. C'est de cette décision que je voulais prendre acte.

M. d'Estournelles de Constant. Monsieur le ministre, je désire vous demander quelques explications, au sujet de cette question de l'unité d'action, sur un détail très important, à mon avis, et dont je ne vois pas que l'on s'occupe assez.

Quelle sera la situation de ces énormes lignes construites par les Américains, et aussi de ces gares importantes, comme il en existe notamment à Bordeaux et à Saint-Nazaire ?

Je ne vois pas que, dans ce programme d'unité d'action dont vous parlez, on prévoie que l'Etat ou les compagnies reprendront l'autorité nécessaire sur ces réseaux, car il s'agit de plusieurs milliers de kilomètres.

Je ne m'attendais pas à vous signaler cette question, qui est très grave au point de vue du ravitaillement des régions envahies et de tout le reste de la France. Il y a là un effort énorme, je pourrais presque dire miraculeux, qui a été fait en quelques mois par les Américains dans plusieurs régions à la fois, par exemple dans la région de Saint-Nazaire et dans celle de Trignac. Vous avez là une seule gare terminus, dont le développement n'est rien de moins que de près de 400 kilomètres.

Je ne sais pas jusqu'à quel point tout cet immense effort qui avait été fait par les Américains est durable. Ils l'ont fait avec

des vues extrêmement lointaines, tout à fait favorables, non seulement au développement de notre action militaire, mais encore à celui de notre action économique ; de telle sorte que tous les transports interocéaniques arrivant, soit à Saint-Nazaire, soit à Bordeaux, par exemple, puissent traverser la France et cesser d'être tributaires des ports de Hambourg ou de Brême. Je crains que tout cet effort des Américains n'ait été fait que pour la guerre. Il a été fait avec une grande rapidité, c'est entendu, mais je crains qu'on n'en tire pas tous les résultats qu'on pourrait en attendre pour l'après-guerre. J'estime que cela pourrait nous apporter un concours énorme et nous aider à lutter contre la concurrence de nos rivaux.

Je voudrais savoir comment l'Etat comprend son rôle et comment il entend profiter de cet apport inespéré de voies nouvelles américaines sur le sol français.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur le sénateur, il faudrait longtemps pour répondre à votre question d'une manière complète. Je vous demande la permission de ne le faire que d'une façon sommaire.

Les Américains ont exécuté de très grands travaux en France, et j'ai été le premier à les en féliciter. D'ailleurs, je pourrais vous montrer des lettres que j'ai reçues ces jours derniers, desquelles il résulte que les Américains trouvent remarquable ce que nous avons fait. Il convient de le dire bien haut. (*Très bien! très bien!*) Il faut se garder d'oublier ce qu'ont fait les Français, et ce n'est pas moi, ministre des travaux publics, qui commettrai cette injustice. (*Nouvelle approbation.*)

Les Américains ont exécuté des travaux très importants, des gares admirables, comme celles de Trignac, de Saint-Nazaire, et aussi, aux environs de Bordeaux, à Bassens. Ils ont construit des quais et des ports. Ces travaux ont été exécutés, d'ailleurs, d'après des projets que j'ai approuvés, et que je connais, par conséquent. Il n'est pas question de les détruire. Dès l'armistice, j'ai adressé, au nom du Gouvernement, aux Américains et aux Anglais, des avis très précis les informant que la France tenait à conserver, en principe, tout ce qu'ils avaient construit et importé en France, à des conditions à débattre, bien entendu.

Nous n'avons pas déterminé l'usage de ces travaux. Vous allez être saisis d'un projet de loi pendant devant la Chambre et relatif au maiutien des travaux publics exécutés pendant la guerre.

Ce sont là des questions délicates; tous ces travaux ont été exécutés par voie de réquisition ; or, d'après la loi, la réquisition cesse avec l'état de guerre. De sorte que nous n'aurions pas pu trancher toutes les questions dont il s'agit. Aussi avons-nous demandé aux Chambres — et j'espère que la Chambre des députés va voter le projet aujourd'hui — l'autorisation de conserver, sous certaines conditions, les travaux exécutés pendant la guerre par les Français, par les Anglais et par les Américains. (*Très bien! très bien!*)

En ce qui concerne les lignes construites dans le Pas-de-Calais, dans le Nord, dans la Somme et dans les autres départements, j'ai l'intention de demander aux réseaux intéressés s'ils veulent incorporer tout ou partie des voies normales, et, en ce qui concerne les voies d'un mètre, j'ai également l'intention de demander aux départements s'ils seraient disposés à les comprendre dans leurs réseaux. Toutes les mesures d'instructions nécessaires seront prises d'accord avec les autorités intéressées.

J'ai vu de très près tous les travaux exécutés par les Américains. Certains sont extrêmement intéressants, d'autres le sont moins. Nous aurons à examiner s'il n'y aurait pas lieu de transporter sur d'autres points des voies que nous pourrons déplacer sans inconvénient. C'est une question de détail, mais, dans l'ensemble, vous avez complète satisfaction.

M. d'Estournelles de Constant. Je n'ai pas complète satisfaction dans cette question très importante, parce que M. le ministre, dont je ne méconnais aucunement l'effort avant la guerre, je l'ai affirmé souvent, semble me faire dire que les travaux américains étaient ou n'étaient pas supérieurs aux nôtres. J'ai dit simplement que les Américains ont eu le mérite de travailler très vite sur des points où c'était indispensable. Toutes nos régions de l'Ouest étaient dans un tel état, au point de vue des transports, que, soit les voies ferrées, soit les ports, étaient totalement insuffisantes, de telle sorte que la navigation inter-océanique se reportait sur d'autres ports qui n'étaient pas français. Par conséquent, c'est donc là un des heureux résultats de la guerre. J'entends M. le ministre me dire qu'on ne va pas enlever ces voies ferrées : je le suppose bien ! mais je voudrais savoir comment on va les utilisur.

Je ne dis pas du tout, monsieur le ministre, que les Américains fassent mieux ou aient mieux fait que les Français. Vous me dites qu'ils ont reconnu eux-mêmes que les Français faisaient mieux qu'eux : mais alors, c'est la preuve de la loyauté, de la bonne volonté, tout au moins de la modestie avec laquelle ils nous ont prêté leur concours.

M. le ministre C'est tout à fait certain.

M. d'Estournelles de Constant. Et alors qu'ils sont venus donner à nos chemins de fer le développement considérable qui leur manquait, à tel point que c'est, sinon des milliers, du moins un grand nombre de centaines de kilomètres de voies qu'ils ont posées dans l'Ouest, et même bien au delà, quand ils ont doublé des lignes que je connais, je me demande si nous utilisons à la fois ces voies et le personnel qui nous serait nécessaire pour continuer des travaux; car ils ont été interrompus, pour ainsi dire, subitement.

Il est très important de savoir quel parti on va en tirer; tel est le problème qui se pose et qui me semble de nature à intéresser le Sénat,

J'entends dire de tous les côtés que les Américains s'en retournent parce qu'ils n'ont plus rien à faire en France. Moi, me plaçant, non pas au point de vue militaire, mais au point de vue économique, je dis que c'est une faute lourde que de pas utiliser les bonnes volontés comme celles de ces alliés qui sont venus multiplier sur notre sol, comme par enchantement, je le répète, les chemins de fer qui nous sont indispensables. Mais, si nous nous bornons à leur indiquer que nous n'avons pas étudié la question, ils seront partis, et, comme nous allons manquer de main-d'œuvre, vous avouerez que cela sera regrettable!

Vous savez, monsieur le ministre, que personne, au Sénat, n'apporte, en ce qui vous concerne, un esprit de contradiction, encore moins de critique. Le Gouvernement français manquerait tout à fait à son devoir, au point de vue économique, je dirai même à un point de vue psychologique, s'il ne savait pas continuer à faire appel au dévouement des Américains. Ceux-ci, si on ne leur demande rien, s'en iront ; mais, si on leur demande quelque chose, ils feront ce qu'on leur demandera.

M. le ministre. Sur ce point, je demande au Sénat la permission de répondre un mot. En fait, je n'ai pas renvoyé les Américains, et je serais enchanté, au contraire, de les voir continuer les travaux qu'ils ont commencés. Mais, dès le 11 novembre, sitôt qu'ils ont su que la guerre allait cesser, ils se sont montrés, je ne dirai pas plus pressés, mais presque aussi pressés de démobiliser que les Français. Ce sont eux-mêmes qui, comme c'était leur droit, ont décidé de faire repartir en Amérique la plupart de leurs spécialistes dans les chemins de fer. Je le déplore comme tout le monde.

M. d'Estournelles de Constant. Je crois qu'il y a là un grand malentendu, car ni la France ni les Américains ne désirent laisser en plan une œuvre aussi considérable.

M. le ministre. Je n'ai jamais dit que nous voulussions la laisser en plan. J'ai dit que les Américains ont décidé de faire rentrer le plus tôt possible en Amérique le personnel affecté aux travaux de chemins de fer et à la conduite des trains, dans la plénitude de leur droit, et que, personnellement, je ferais les plus grand efforts pour les retenir dans les ateliers, afin de réparer le matériel endommagé.

Je vous disais, messieurs, que la crise des chemins de fer était due surtout à celle du personnel. Elle est due également, mais dans une mesure moins grande, à une crise de matériel. Je dirai quelques mots de cette dernière, en ce qui concerne les réparations et les constructions neuves.

Il est parfaitement exact que les réparations n'ont pas été faites pendant la guerre de la même façon que pendant la paix. On pourra en rechercher les raisons; pour ma part, je ne serais pas embarrassé de répondre, car j'ai fait les plus grands efforts pour assurer ces réparations.

Mais j'ai éprouvé un certain nombre de difficultés. La première de toutes fut le manque d'ouvriers. Puis, ce fut le défaut de matières premières. J'en ai acheté en Angleterre, en Amérique, partout, mais il y eut toujours des difficultés considérables. Je n'ai, d'ailleurs, rien voulu cacher, et, dans le rapport que j'ai fait à M. le Président de la République et qui a paru au *Journal officiel*, je donne à cet égard les chiffres les plus précis et les détails les plus complets.

Dès le lendemain de l'armistice, j'ai insisté, de toutes mes forces, et dans des correspondances que je ne vous dirai pas, et dans des entrevues que j'ai constamment avec les directeurs de réseaux et les présidents des conseils d'administration, pour que la question de l'entretien du matériel fût reprise immédiatement en raison des moyens que pouvait nous donner l'armistice. J'ai même fait, au nom du Gouvernement, dans le *Journal officiel* du 7 décembre, un appel pressant à tous les industriels français qui voudraient réparer ou construire du matériel. Cet appel a été entendu : j'ai reçu à peu près deux cents offres, non seulement des industriels qui avaient l'habitude de construire du matériel, mais qui travaillaient pour la guerre et qui peuvent aujourd'hui employer leurs usines à d'autres travaux.

La question a été prise en très sérieuse considération; tous les réseaux français, sans exception, ont conclu un nombre considérable de marchés avec l'industrie privée. Ces marchés ne sont pas tous terminés, mais, dans cet ordre d'idées, on a fait tout ce qui était possible.

En ce qui regarde la fabrication, pendant la guerre, on n'a pas construit de wagons en France, je l'ai déjà dit; en tout cas, le reproche ne pourrait s'adresser à moi. Le Parlement a voté une loi pour acheter du matériel, et ce matériel, nous l'avons acheté.

M. Milliès-Lacroix. Nous avons même

regretté que la somme spécialement affectée à l'acquisition du matériel ne fût pas suffisante.

M. le ministre. Je suis tout à fait de votre avis.

Nous avons, en effet, reçu du Parlement toute l'aide que nous pouvions souhaiter.

Le matériel commandé n'est pas arrivé dans les délais prévus, ce n'est pas la faute des Français, il y avait des difficultés de toute nature, il y a eu des retards; mais, depuis quelque temps, il nous parvient en grande quantité. Ainsi, la semaine dernière, nous avons reçu quatre-vingts locomotives. Nous avons d'ailleurs à en recevoir d'autres.

Inpépendamment du matériel que j'ai été autorisé à acheter, j'ai repris la suite des commandes des Américains en Amérique, qui s'élèvent à environ 30,000 wagons.

D'un autre côté, les Américains ont, en France, 18,000 vagons de 30 tonnes et 1,200 locomotives. Il a été entendu avec eux que ce matériel nous serait laissé.

M. Milliès-Lacroix. C'est une bonne chose.

M. de Kérouartz. Ces locomotives fonctionnent-elles bien?

M. le ministre. Je ne dirai pas qu'elles soht aussi bien construites que les locomotives françaises, mais la France est, en ce qui concerne les transports, dans une situation telle que vous auriez été les premiers à me blâmer si je n'avais pas cherché à acquérir ces locomotives.

Elles marcheront au moins dix ou quinze ans : c'est déjà un résultat considérable et, d'ici là, nos successeurs pourront faire construire un matériel meilleur. Nous avons donc décidé de garder en France tout le matériel que les Américains y avaient apporté.

D'autre part, je suis en pourparlers avec les autorités anglaises, et je suis certain de me mettre d'accord avec elles pour conserver également le matériel anglais, qui est du type « continental », c'est-à-dire du même type que le matériel français.

D'après mes renseignements, j'espère que les Anglais pourront nous laisser 480 locomotives et environ 2,000 wagons. (*Très bien !*)

Ainsi, dans les six mois qui vont suivre, vous aurez non seulement le matériel acheté par la France, mais encore la plus grande partie des 30,000 wagons commandés par les Américains, les 18,000 autres wagons américains qui sont actuellement en France, avec les 1,200 locomotives, enfin 12,000 wagons anglais et 480 locomotives. Vous aurez, en outre, les wagons dont la réparation se poursuit avec l'intensité dont je parlais tout à l'heure.

M. Milliès-Lacroix. Cela fait espérer que la crise tend vers la fin.

M. le ministre. Au point de vue du matériel — je crois connaître la question — il m'est impossible de faire quoi que ce soit de plus. On m'a reproché de faire trop...

M. Milliès-Lacroix. Pas ici !

M. le ministre. Je le sais, monsieur le rapporteur général, et je vous en remercie.

Messieurs, je vous rappelle que, dans la loi que vous avez bien voulu voter le 31 décembre dernier avec une rapidité dont je vous remercie encore, il y a un article 2 qui dit ceci : « Le ministre des travaux publics est autorisé à faire toutes les commandes qu'il jugera nécessaires pour faire face aux besoins nouveaux du trafic. » Cet article, vous avez bien voulu l'approuver et je suis en train de le mettre à exécution. Vous pouvez être assurés que je commanderai autant de matériel qu'il en faudra. Puisque vous m'en ayez donné les moyens, personne n'est plus disposé que moi à en user.

M. Milliès-Lacroix. Vous n'aurez qu'à demander des crédits ; ils vous seront alloués immédiatement.

M. le ministre. Je fais tout ce que je peux pour faire disparaître la crise des transports, mais permettez-moi de vous dire qu'il y a des difficultés considérables,

M. Henry Chéron. Il y a encore trois mois difficiles à passer, c'est la vérité.

M. le ministre. Je regrette beaucoup de ne pas voir en ce moment à son banc un homme vénérable, que j'estime comme vous tous, M. de Freycinet. Je m'entretiens avec lui très souvent de ces questions. Je lui en parlais tout à l'heure encore. Il m'a envoyé un petit mot dont je ne suis pas autorisé à vous donner lecture parce que je ne le lui ai pas demandé. Dans ce mot, il me dit que les chemins de fer français ont fait un effort admirable — c'est son expression — et qu'il est même étonné, lui, un connaisseur, que cet effort ait pu être soutenu pendant cinquante-quatre mois de guerre; n'oubliez pas, en effet, que cette situation s'est continuée pendant cinquante-quatre mois. Nous avons donc fait simplement notre devoir et nous sommes disposés à continuer.

Mais, en ce qui concerne le personnel et le matériel, je ne vois aucun moyen d'aller plus vite.

M. Paul Doumer. Et les voies ?

M. le ministre. Pour ce qui concerne les voies, la loi que vous avez votée le 31 décembre 1918 autorise le ministre des travaux publics à payer aux réseaux le supplément d'entretien qu'ils pourront faire en 1919 et 1920, par rapport à l'entretien normal de 1913. Je l'ai expliqué à la tribune lors de la discussion de cette loi.

Les réseaux font actuellement un effort considérable pour revenir le plus tôt possible à la situation d'avant-guerre, et ils éprouvent des difficultés inouïes. Je sais très bien quelles sont les souffrances du public, j'en souffre peut-être autant que lui et c'est pour moi un sujet constant de préoccupations, mais, vraiment, il est impossible de faire davantage actuellement.

Il m'a paru intéressant de traiter devant le Sénat ces questions d'ordre général, car c'est tout le fond du débat, les régions libérées comme toutes les régions de la France ne pouvant se développer et revenir à la vie normale que lorsque les transports seront rétablis. (*Très bien !*)

M. Lucien Hubert. Elles voudraient seulement manger à l'heure qu'il est, monsieur le ministre, c'est la première chose. Savez-vous ce qu'aujourd'hui mangent les gens de chez moi ? Voici leur rationnement, en dehors du pain :

Riz, haricots.....	100	grammes.
Lard ou saindoux.....	66	—
Conserve (viande).....	20	—
Lait.....	25	—
Sucre.....	20	—
Sel.....	16	—
Cacao.....	14	—

En outre, ils n'ont droit qu'à 16 grammes de savon et 9 grammes de pétrole.

Depuis l'armistice, et je pourrais dire depuis 1914, les 99 centièmes des gens de chez moi n'ont ni mangé une bouchée de viande fraîche, ni bu une gorgée de vin. Il faut sauver ces gens-là avant tout. Lorsque vous dites que d'ici quelques mois les réseaux fonctionneront à plein, sans pouvoir fixer de date, je vous demande de les faire fonctionner à plein pour ces populations, car, à l'heure qu'il est, vous n'êtes pas capable de les ravitailler, elles sont ravitaillées par l'organisme de guerre, c'est-à-dire par les soins du comité hispano-américain, l'Etat français s'étant déclaré dans l'impossibilité de le faire.

M. le ministre. je suis très sensible à vos reproches.

M. Lucien Hubert. Ce ne sont pas des reproches.

M. le ministre. Je ne suis pas chargé du ravitaillement, mais je déclare que, s'il ne s'agissait que de transporter quelques tonnes supplémentaires de riz ou de saindoux, les chemins de fer français en ont fait bien d'autres pendant la guerre, nous y parviendrions sans trop de difficultés. Je m'entendrai avec mon collègue du ravitaillement pour déterminer le tonnage supplémentaire à diriger vers ces régions et vous aurez satisfaction.

M. Lucien Hubert. Je vous remercie de votre déclaration, monsieur le ministre.

M. Couyba. N'oubliez pas le transport des vins, monsieur le ministre.

M. le ministre. On a parlé des routes des régions libérées. C'est une question également très importante, qui a été l'objet de négociations entre M. le ministre de l'intérieur et moi. Vous savez qu'en France, les routes se divisent en deux catégories : les routes nationales, qui sont entretenues par le ministère des travaux publics, et les routes départementales, les routes vicinales et les chemins de grandes communication, qui le sont par le service vicinal. On peut regretter cette dualité : pour le moment étant donné l'importance exceptionnelle de la question, étant donnée la nécessité de réparer au plus vite les routes de toutes les régions libérées, une entente est intervenue entre M. le ministre de l'intérieur et moi, et il a bien voulu me confier l'entretien et la réparation de toutes les routes, départementales et vicinales, des départements qui avaient été envahis par l'ennemi.

M. le rapporteur général. Nous sommes d'accord.

M. Eugène Lintilhac. Il y a déjà longtemps que dans certains départements la fusion a été faite.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous dire en deux mots ce que nous avons à faire?

Dans les dix-neuf départements qui ont le plus souffert de la guerre, dix qui ont été envahis et neuf qui les bordent, il y a 105,000 kilomètres de routes à réparer et, d'après les calculs que j'ai faits, il faudra pour cela 10,400,000 tonnes de matériaux.

On a parlé des ponts de chemins de fer, je n'y reviens pas. Sur les routes, il y aura 2,050 ponts à refaire. Voilà le travail qui se présente à moi : 105,000 kilomètres de voies à réparer, 10,400,000 tonnes de matériaux à transporter, car il ne s'agit pas seulement de l'extraction, et 2,050 ponts à refaire.

On a prononcé tout à l'heure, et je ne m'en fâche pas du tout, dans une lettre dont on a donné lecture, ces mots : « l'indolence de l'administration des travaux publics. »

Je ne crois pas que ce reproche puisse me toucher.

Pour les routes, comme d'ailleurs, pour les autres voies de communication dont je vais vous dire un mot, nous avons beaucoup travaillé. Dès le 12 novembre, le lendemain de l'armistice, nous avons envoyé les instructions les plus détaillées et les plus précises à tous les ingénieurs en chef des ponts et chaussées pour leur dire : « Il va falloir rétablir les voies de communication dans les régions libérées, c'est de toute urgence, et, ensuite, en vue de la démobilisation, il

faudra reprendre les travaux interrompus pendant la guerre. »

J'ai reçu les réponses de mes ingénieurs en chef, et je vous rapporte le résumé de ces réponses. Ils m'ont fait voir que, dans les régions libérées en particulier, il y avait un énorme effort à faire.

Pour les voies navigables, il y a 450 ponts à reconstruire ; ce ne sont pas ceux dont je vous ai parlé tout à l'heure ; il y a 115 écluses démolies, et 100 kilomètres de canal, absolument démolis. Pour la réfection des voies navigables, j'ai, dès le 29 novembre, c'est-à-dire quelques jours après, convoqué tous les entrepreneurs capables de prendre part à ces travaux et j'ai distribué tous les lots en 48 heures, suivant une formule qui n'est pas conforme, j'en conviens, aux règles admises en la matière. Nous avons traité avec 38 personnes d'un seul coup.

On disait tout à l'heure : « Ils n'ont pas encore travaillé. Nous avons vu tel ou tel pont dont le rétablissement n'est pas encore commencé. » Mais l'entrepreneur le plus intelligent, connaissant le mieux son affaire, ne peut, le lendemain du jour où le lot lui a été attribué, avoir des milliers d'ouvriers et l'outillage nécessaire pour commencer ses travaux, dans ces pays pour la plus grande partie désertiques. Il y faut construire des baraquements, se préoccuper du ravitaillement, chercher la main-d'œuvre, l'outillage. Il y en a dans les Pyrénées, dans tous les coins de la France. C'est un travail d'organisation considérable qui se poursuit très activement. Je donne à ces entrepreneurs des moyens de transport puisque c'est moi qui en dispose en ce moment et je vous affirme que, d'ici très peu de jours, vous allez voir d'un seul coup surgir une fourmilière. Il y a actuellement 40,000 ou 50,000 ouvriers déjà affectés à ce travail, qui sont disséminés dans dix départements ; en vous promenant le long du canal, vous ne les voyez pas tous. Ce n'est pas toujours sur place que les chantiers s'organisent, on prépare parfois un outillage à plusieurs kilomètres de l'endroit où il doit être utilisé.

Je suis allé à plusieurs reprises dans les régions libérées ; l'autre jour encore, je me suis rendu à Lille. J'y ai convoqué tous les entrepreneurs dans le cabinet du préfet. On a pu vous répéter ce que je leur ai dit, je leur ai promis beaucoup de choses, j'ai même promis des décorations à tous ceux qui se distingueraient dans cette affaire. (*On rit.*) Je leur ai dit : « Activez, marchez, ne soyez arrêtés par aucune formalité, je suis à votre disposition ; si vous n'avez pas l'outillage nécessaire, je vous le donnerai. »

Je ne peux pas faire autre chose, c'est impossible.

M. Dron. Vous avez apporté la plus grande activité à la construction des ponts.

M. le ministre. Nous devons être constamment en contact avec ces malheureuses populations pour connaître leurs besoins. Je suis allé à Lille il y a quelques jours. J'ai envoyé un de nos collaborateurs, M. Charguéraud, vice-président du conseil des travaux publics, à Arras.

M. Milliès-Lacroix. C'est un homme très distingué.

M. le ministre. Il a convoqué les entrepreneurs dans le cabinet du préfet, il a fait la répétition à Arras de ce que j'avais fait à Lille pour leur tenir le même langage. Il a fait la même chose ces jours-ci à Amiens, dans une réunion à laquelle assistait M. Cauvin, que je vois en face de moi.

On cause entre hommes d'affaires, on cherche à aller le plus rapidement possible. Mes fonctionnaires et moi, nous irons successivement dans tous ces départements pour nous mettre en rapports avec les entrepreneurs. C'est une bonne méthode pour travailler utilement dans l'intérêt du pays. (*Très bien !*)

M. Lucien Hubert. Je vous conseille, quand vous irez à Mézières, de prendre vous-même le train.

M. le ministre. Je vous inviterai à y venir avec moi.

M. Lucien Hubert. Je vous y conduirai autrement. En effet, il y a quelques jours, le train s'est arrêté faute de charbon. Il a fallu que les voyageurs allassent couper du bois pour continuer le trajet.

Si vous avez quelques coussins, je vous demanderai de les faire mettre dans les wagons à la disposition de vos concitoyens.

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je voudrais que mes concitoyens fussent transportés le mieux possible ; mais — et ce n'est pas un reproche que je leur adresse — si tous les permissionnaires qui prennent le train, si tous les militaires voulaient bien respecter les carreaux et les coussins, il est probable que les choses iraient mieux. (*Très bien !*) Ce n'est pas un blâme à qui que ce soit, mais, vraiment, messieurs, il y a un certain nombre d'abus qui sont tout à fait regrettables à tous les points de vue et dont nous souffrons tous.

M. Lucien Hubert. C'est très juste. Mais enfin les permissionnaires n'avaient pas volé le charbon.

M. le ministre. L'interruption de M. Hubert me rappelle une mesure d'organisation dont j'avais oublié de parler. Je vous ai indiqué que la zone des armées était supprimée, que l'autorité des réseaux était rétablie sur les chemins de fer, mais j'ai négligé d'ajouter que nous avons encore, en réalité, sur nos réseaux français, une exploitation française, une exploitation anglaise et une exploitation américaine. C'est moi qui les ai appelées, j'aurais mauvaise grâce à m'en plaindre. Nos alliés ont fait pour nous, alors que nous n'avions ni assez de personnel ni assez de matériel, tout ce qu'ils ont pu. Ils nous ont rendu de grands services, mais leurs méthodes ne sont pas les nôtres, et il faut chercher, dans notre intérêt, à unifier notre réseau français. J'ai donc préparé un décret, qui va être soumis à la signature du Président de la République, prévoyant pour une date prochaine — mettons le 1er mars — que les voies françaises seront administrées uniquement par des Français. Je crois que ce détail d'organisation est très important, et je m'excuse de ne pas l'avoir indiqué plus tôt.

Je termine en disant quelques mots des régions libérées. Un rapport m'a été adressé, dont je vous demande la permission de lire quelques extraits. Ceux d'entre vous qui sont allés dans les régions libérées sont d'ailleurs déjà fixés.

« Les Allemands ont fait sauter tous les ponts, ouvrages d'art, de grande ou de petite dimension, au moyen de mines à grandes quantités d'explosifs qui, dans la plupart des cas, ont détruit non pas seulement les voûtes ou les tabliers métalliques, mais les piles et les culées jusque dans leurs fondations.

« Ils ont fait sauter tous les aiguillages et ont été jusqu'à détruire la voie courante sur des longueurs se chiffrant par des dizaines de kilomètres consécutifs, soit en faisant sauter un joint sur deux — ce qui met tous les rails hors de service — soit en arrachant les rails des traverses au moyen de charrues traînées par des locomotives qui mettent la voie dans un état tel qu'il n'y a plus qu'à déblayer complètement la plate-forme pour remplacer par une voie entièrement neuve les rails et les traverses de l'ancienne voie, mise hors d'usage. »

J'ai eu l'occasion d'en voir de nombreux exemples ; c'est un spectacle terrifiant.

M. Henry Chéron. Et ce sont des gens qui accusent les autres de violence ! Leur banditisme égale leur mauvaise foi.

M. le ministre. On vous a dit, messieurs, combien il y avait de kilomètres détruits. Sur le réseau du Nord, il y a 2,300 kilomètres de voie simple détruite, ce qui représente, y compris les doubles voies, 1,966 kilomètres de ligne détruite. Sur le réseau de l'Est, 1,400 kilomètres ont été détruits.

Sur ces réseaux, on a beaucoup travaillé, et je suis heureux de remercier les sapeurs du génie du précieux concours qu'ils m'ont apporté. Grâce à leur dévouement, les premiers travaux de reconstruction ont pu être menés rapidement, mais ils n'ont qu'un caractère provisoire et précaire. Les sapeurs ne refont pas la voie comme elle était auparavant, il y a, à l'arrière ; des groupes de travailleurs civils chargés du rétablissement définitif.

En tout cas, je suis heureux de vous dire que 75 p. 100 des longueurs que j'ai indiquées comme détruites ont été rétablies par les sapeurs. Sur ces lignes, ainsi rétablies, à titre provisoire, les trains circulent.

Il en reste 25 p. 100 pour lesquelles la reconstruction n'est pas faite. Et, à ce propos, permettez-moi de vous donner des précisions sur la situation d'une région du réseau de l'Est.

« Huit souterrains ont été détruits ; pour deux autres les réparations faites par l'ennemi à la suite des destructions de 1914 n'ont permis de donner passage qu'à une seule voie, et le rétablissement de la double voie nécessitera un travail très important. Sur les huit souterrains totalement obstrués, quatre sont dans les très mauvais terrains de la région de Liart ; leur reconstruction exigera donc, de ce chef, un délai relativement long. Deux autres, ceux de Perthes, près de Rethel, et de Manre, près de Challerange, quoique dans la craie, ont été détruits avec un tel luxe d'explosifs que le sol s'est affaissé sur toute son épaisseur au-dessus de la voûte. A Perthes, on a déjà enlevé aux deux têtes 70.000 mètres cubes de déblais sans avoir encore atteint des parties de voûtes à peu près en place ; à Manre, on estime à 175.000 ou 200.000 mètres cubes les déblais qu'il sera indispensable d'enlever avant de pouvoir rétablir le passage. »

M. Couyba. Il faudra leur faire payer cela.

M. le ministre. Messieurs, je ne vous cite que ces quelques exemples, pour vous montrer les difficultés qui existent au rétablissement, même provisoire, de ces 25 p. 100 de voies détruites.

Après vous avoir donné ces indications sommaires, je dois ajouter qu'en dehors des sapeurs du génie et des prisonniers, 28,000 travailleurs civils sont occupés à la reconstruction des voies ferrées. Les lignes à reconstruire ont été divisées en lots, et, à l'heure présente, tous les travaux sont adjugés.

J'ai moi-même discuté avec les constructeurs métalliques et j'ai obtenu d'eux des engagements raisonnables. Je pense qu'avant la fin de l'année, la plupart des ponts métalliques seront reconstruits. Pour cela, il va falloir déployer une activité extraordinaire, et, jusqu'à ces derniers jours, je n'avais pas la certitude que l'industrie française seule pourrait arriver à livrer la tôle et les fers nécessaires.

Aussitôt que, sur une voie, la circulation peut être rétablie, même à titre provisoire, les réseaux s'efforcent d'y faire circuler des trains. Les compagnies du Nord et de l'Est

y apportent la meilleure volonté ; si elles ne font pas mieux, c'est que cela leur est impossible. Je me rends compte chaque jour de l'état d'avancement des travaux, en examinant avec les compagnies s'il est possible de faire circuler plus de trains de grande et petite vitesse, ou même des trains supplémentaires. Les plus grands efforts ne cessent d'être faits dans cet ordre d'idées.

Je dois dire un mot également de certaines difficultés que je rencontre et dont on ne se fait pas toujours une idée exacte. Il ne suffit pas d'envoyer des trains, il faut des voies convenables pour les faire circuler, des gares pour recevoir les marchandises, et aussi du personnel pour décharger les wagons.

Mon action s'arrête à la gare. Comme toutes sont démolies, il faut d'abord commencer par construire des locaux fermés.

A Lille, par exemple, tous les bâtiments de la gare Saint-Sauveur sont détruits. Il a fallu d'abord édifier des locaux pour recevoir les marchandises.

Ces marchandises arrivant à la gare, il faut les décharger, mais on ne le fait pas toujours. Je n'accuse personne; je constate seulement. Je reçois sans cesse des lettres ou des télégrammes me demandant d'envoyer des wagons dans tel ou tel endroit. Moi qui connais la situation des gares, qui sais que, dans certaines d'entre elles, — j'en ai la liste sous les yeux — il reste des centaines de wagons à décharger, je ne puis que refuser, malgré toute l'insistance de mes correspondants. Comme je ne donne pas le véritable motif, on déclare que les chemins de fer ne marchent pas, et vous voyez qu'ils ne méritent pas toujours cette critique.

Si je pouvais vous donner ici le détail de toutes ces gares de la région du Nord où il reste une quantité de wagons non déchargés, vous en seriez surpris. Je ne dis pas qu'on ne fait pas l'impossible pour débarrasser les wagons, mais je constate qu'il y en a trop qui restent chargés pour une raison ou pour une autre.

M. Hervey. Parce qu'on manque de chevaux, de voitures ou de camions !

M. Dron. On nous a envoyé une quantité énorme de camions dépareillés qui ne marchent pas !

M. le ministre. Je ne puis parler ici que de ce que je connais, mais je tenais à vous dire un mot de cette question, car, messieurs, si j'ai réussi à vous donner l'impression que l'administration des travaux publics s'occupe tout particulièrement des régions libérées et travaille en même temps de la façon la plus active à remédier à cette crise de transports, si périlleuse pour le pays, j'en serai particulièrement heureux.

Il me reste à m'excuser d'avoir demandé à prendre la parole avant que tous les interpellateurs n'aient terminé, mais vous connaissez le motif qui m'oblige à parler ce soir ; je suis persuadé que vous m'absoudrez. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)

M. Charles Chabert. Puis-je vous demander quelques brèves indications sur les livraisons de matériel allemand ? Où en est-on ?

M. le ministre. Mon rapport à M. le Président de la République traite de la question, mais je n'ai aucune hésitation à vous fournir le renseignement que vous me demandez.

Voici, en chiffres ronds, les résultats à ce jour. Je ne compte comme matériel allemand livré que celui qui est définitivement arrivé en France, car les Allemands ne le livrent pas en France, mais en un point frontière parfois très éloigné. J'ai établi un contrôle pour sa réception technique car, au début, la qualité laissait souvent à désirer et j'avais dû refuser du matériel insuffisant !

M. Boudenoot. On nous livrait des sabots !

M. le ministre. Il y a eu des retards de livraison, mais, dans une certaine mesure, ils ont été provoqués par ce fait que nous ne voulions pas accepter n'importe quel matériel.

M. le président du conseil m'a chargé de plusieurs missions ; je suis allé les remplir, et, depuis la dernière qui remonte à trois semaines, il y a eu une amélioration réelle.

Actuellement, nous en sommes à peu près, en ce qui concerne le matériel reçu en France, à 36 ou 37,000 wagons. Je ne dis pas qu'ils soient tous dans un état parfait, mais ils sont acceptables. Nous avons reçu, en outre, de 1,400 à 1,500 locomotives.

Je rappelle d'ailleurs que, d'après l'armistice, le chiffre de 5,000 locomotives et 150,000 wagons s'appliquait à l'ensemble des alliés ; en fait, le maréchal commandant en chef a décidé que la part de la France serait de 2,600 locomotives et 70,000 wagons. Sur ce chiffre, vous le voyez, nous avons reçu sensiblement la moitié.

Les livraisons continuent. Je viens d'être avisé qu'il y a, en Alsace-Lorraine, du matériel en quantité assez importante qui n'a pu encore pénétrer sur le réseau de l'Est, en raison de la circulation formidable qui existe dans la région de Nancy. Ce sont 120 ou 150 trains de wagons vides qui attendent la possibilité d'entrer en France, et que nous pourrons utiliser sans retard.

Ainsi donc, cette question de matériel doit être envisagée avec beaucoup de calme, car, bientôt, la situation redeviendra bonne. Restera la question du personnel qui a été résolue comme je vous l'ai déjà indiqué. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur tous les bancs.*)

Voix diverses. A demain ! — A jeudi !

M. le président. Le Sénat désire renvoyer la suite de la discussion des interpellations à une autre séance. (*Adhésion.*)

Il en est ainsi décidé.

9. — DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. La parole est à M. le ministre des régions libérées.

M. Lebrun, *ministre des régions libérées.* J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des colonies et de M. le ministre des finances, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant renouvellement du privilège des banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion.

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

Il sera imprimé et distribué.

10. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

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

Voix diverses. Jeudi ! — Demain !

M. le président. J'entends proposer deux dates : mercredi et jeudi.

S'il n'y a pas d'opposition, je consulte le Sénat sur la date la plus éloignée.

(Le Sénat décide qu'il se réunira jeudi.)

M. Paul Bersez. Dans ces conditions, je demande que la séance commence à deux heures, afin que les interpellations relatives aux régions libérées puissent se poursuivre dans cette même journée, après le scrutin.

M. le président. Le Sénat a, en effet, décidé de mettre à l'ordre du jour de la séance de jeudi les divers scrutins pour la nomination des membres de la commission d'instruction et l'élection du vice-président chargé de présider la Cour de justice en cas d'empêchement du président. (*Adhésion.*)

Voix nombreuses. La séance publique pourrait s'ouvrir à deux heures et demie. (*Assentiment général.*)

M. le président. Il n'y a pas d'opposition à la fixation à deux heures et demie de la séance publique ? (*Adhésion.*)

Il en est décidé.

L'ordre du jour de cette séance serait donc le suivant :

Scrutin pour la nomination de neuf membres de la commission d'instruction de la Haute Cour.

(Le scrutin sera ouvert de quatorze heures trois quarts à quinze heures un quart.

Scrutin pour la nomination de cinq membres suppléants de la commission d'instruction de la Haute Cour;

Scrutin pour la désignation du vice-président chargé de présider la Haute Cour en cas d'empêchement du président ;

Suite de la discussion : 1° de l'interpellation de M. Debierre sur les retards apportés dans le ravitaillement et la reprise économique des régions du Nord ; 2° de l'interpellation de M. Boudenoot sur les retards apportés à la remise en état et à la reconstruction des communes libérées ; 3° de l'interpellation de M. Paul Bersez sur l'insuffisance du ravitaillement, ainsi que le manque de moyens de chauffage et sur les mesures à prendre, au point de vue agricole, dans les régions libérées ;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux conventions collectives de travail ;

Discussion sur la proposition de loi de M. Henry Chéron, ayant pour objet de modifier la loi sur les associations ouvrières en faveur des mutilés et réformés de la guerre ;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur la délimitation, le lotissement et le remembrement des propriétés foncières dans les régions dévastées par le fait de la guerre ;

1re délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à la suppression du travail de nuit dans les boulangeries ;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de régler les conditions d'établissement des voies ferrées dans les colonies ;

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à la création d'un registre du commerce.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Donc, messieurs, jeudi 13 février, à quatorze heures et demie, séance publique avec l'ordre du jour que le Sénat vient de fixer.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures quarante-cinq minutes.)

Le Chef du service
de la sténographie du Sénat,
E. GUÉNIN.

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...* »

2403. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 10 février 1919, par M. Paul Le Roux, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si tous les hommes maintenus S. A. et classés dans la D. C. A. à la suite de blessures seront envoyés devant une commission de réforme.

2404. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 10 février 1919, par M. Dominique Delahaye, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre : 1° si les propositions pour candidats élèves armuriers faites en 1914 par le capitaine inspecteur d'armes dans les corps sont toujours valables ; 2° si ces candidats peuvent espérer être appelés cette année à suivre les cours prévus.

2405. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Brager de La Ville-Moysan, sénateur, demandant à M. le ministre des finances, que les Français rapatriés d'Autriche soient admis à échanger les couronnes autrichiennes aux mêmes conditions et avantages que pour les marks détenus par les rapatriés d'Allemagne.

2406. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Brager de La Ville-Moysan, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre d'accorder aux militaires versés dans le S. X., à la suite de maladies contractes en service, les majorations de classes accordées à ceux qui, à la suite de blessures, ont été versé dans le S. X.

2407. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Milau, sénateur, demandant à M. le ministre de l'intérieur si la famille d'un mobilisé, détaché à la terre le 9 octobre 1918, à laquelle l'allocation militaire a été continué trois mois après le retour de son soutien, a droit au rétablissement de l'allocation avec taux dégressif pour six mois ou pour trois mois en suite de la démobilisation.

2408. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Milau, sénateur, demandant à M. le ministre de l'intérieur si le personnel auxiliaire des préfectures et sous-préfecture, payé intégrolement par l'Etat, a droit, avec rappel du 1er juillet 1918, à l'indemnité de 720 fr. allouée par la loi du 15 novembre 1918.

2409. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Brager de La Ville-Moysan, sénateur, demandant à M. le ministre des travaux publics et des transports que la retraite maximum de 1,800 fr. par an, accordée aux employés des chemins de fer de l'Etat, soit élevée jusqu'à 2,400 fr., y compris les 20 fr. par mois d'indemnité de vie chère.

2410. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre de faire bénéficier d'une majoration de deux classes par blessure ceux des mobilisés qui, ayant été blessés, mais non versés dans le S. X., ne bénéficient d'aucune faveur.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

1993. — M. Milan, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre quelles mesures il compte prendre pour porter remède à la situation défavorable faite par sa décision du 21 mai dernier aux fonctionnnaires civils de l'administration centrale, officiers de complément avant la guerre, qui voient d'autres officiers de complément, nommés parfois seulement depuis la guerre, les dépasser dans la hiérarchie militaire et recevoir des récompenses qu'eux ne peuvent obtenir, bien que remplissant des fonctions analogues. (*Question du 7 juin 1918.*)

Réponse. — La décision du 21 mai 1918 a eu pour but de mettre un terme à un traitement de faveur que la situation ne justifiait pas et qui avait été consenti, par une décision du 7 septembre 1916, aux fonctionnaires civils de l'administration centrale, officiers de complément, rappelés du front dans les services du ministère et placés en congé sans solde. Actuellement, tous les fonctionnaires civils de l'administration centrale, officiers de complément, sont placés hors cadres, à l'exception de trois officiers se trouvant dans une situation spéciale. Des mesures sont prises pour assurer à tous ces fonctionnaires, quelle qu'ait été leur situation pendant la guerre, la récompense des efforts incontestables fournis pendant la durée des hostilités.

2112. — M. le marquis de Kérouartz, sénateur, demande à M. le ministre de la justice comment devra s'y prendre, pour toucher l'indemnité qui lui serait due par l'Etat en application de l'article 29 de la loi du 9 mars 1918, le propriétaire dont le locataire mobilisé refusera de se présenter volontairement devant la commission arbitrale. (*Question du 9 septembre 1918.*)

Réponse. — Si le locataire mobilisé appartient à l'une des catégories de petits locataires déterminés par l'article 15 de la loi du 9 mars 1918, le propriétaire n'a pas à l'appeler devant la commission arbitrale : ce petit locataire bénéficie, en effet, d'une exonération de plein droit. Dans ce cas, au point de vue de la demande d'indemnité à toucher de l'Etat, on appliquera l'article 4-II-A de l'arrêté du ministre des finances du 10 mai 1918.

Si le locataire mobilisé ne peut être considéré comme un petit locataire, sa situation devra nécessairement être réglée par la commission arbitrale conformément aux prescriptions de l'article 14 de la loi. Le propriétaire aura alors à produire, à l'appui de sa demande d'indemnité à l'Etat, une copie de la décision de la commission arbitrale, certifiée conforme par le secrétaire de la commission (art. 4 de l'arrêté du 10 mai 1918).

Cette décision ne conférera d'ailleurs le droit à indemnité que si elle est définitive. Mais, à cet égard, les articles 45 et 46 de la loi ont organisé une procédure spéciale permettant d'obtenir rapidement, malgré le défaut du locataire, une décision définitive.

2285. — M. Paul Le Roux, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les réformés qui, à la mobilisation, par le fait d'avoir demandé l'annulation de leur réforme, ont été volontairement mobilisés cinq, six ou huit mois avant l'appel de leur classe, ne doivent pas être assimilés aux engagés volontaires. (*Question du 23 décembre 1918.*)

Réponse. — Réponse affirmative. D'autre part, aucune mesure spéciale n'ayant été envisagée pour la démobilisation des engagés volontaires, ces militaires suivent le sort de la classe à laquelle ils appartiennent ou à laquelle ils sont assimilés.

2299. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre des finances : 1° pourquoi les presciptions de l'article 2 du décret du 6 novembre 1907 n'ont jamais été portées à la connaissance du personnel des trésoreries générales et recettes des finances ; 2° si un ancien fondé de pouvoirs de recettes des finances, actuellement commis principal de 4e classe dans une trésorerie générale, peut être inscrit au tableau d'avancement de 1919. (*Question du 21 decembre 1918.*)

Réponse. — Le décret du 6 novembre 1907 se trouve imprimé comme annexe à la circulaire du 23 janvier 1908.

Aux termes de l'article 11 de ce décret, un commis principal de 4e classe dans une trésorerie générale ne peut être promu à la 3e classe que s'il remplit les fonctions de chef de service ou de caissier.

2316. — M. Bussière, sénateur, demande 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 suivrait le sort de sa classe pour être libéré avec elle. (*Question du 31 décembre 1918.*)

Réponse. — Réponse affirmative : le contrat de commissionnemment qui liait le maître ouvrier ayant été, en fait, résilié par suite de son versement dans une unité combattante.

2322. — M. de Las Cases, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un blessé de guerre, réformé temporaire le 4 juin 1915, pris service armé le 18 mai 1916, incorporé le 3 juin 1916, puis mis à nouveau en réforme temporaire le 16 juin 1916, n'a droit à gratification que depuis le 16 juin 1916 et si une interruption de 13 jours entre les deux congés de réforme, motivés par la même blessure, peut lui faire refuser ce bénéfice pour la période allant du 4 juin 1915 au 3 juin 1916. (*Question écrite n° 2322, posée le 8 janvier 1919.*)

Réponse. — Si, lors de sa première mise en réforme temporaire, le 4 juin 1915, le militaire en cause a été proposé pour une gratification et si ses droits à cette indemnité ont été reconnus, il a droit au bénéfice de cette gratification pendant la durée de sa première réforme temporaire.

2323. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un delai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question du 10 janvier 1919, par M. de Saint-Quentin, sénateur.

2327. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un delai lui est nécessaire pour rassembler les élements de la réponse à faire à la questisn du 13 janvier 1919, par M. Amic, sénateur.

2333. — M. Peschaud, sénateur, demande à M. le ministre des finances si les greffiers de paix n'ont pas droit à l'indemnité de vie chère prévue par la loi de finances du 31 décembre 1917 (45 fr. par mois) et à l'indemnité du temps de guerre prévue par la loi du 14 novembre 1918 (60 fr. par mois). (*Question du 14 janvier 1919.*)

Réponse. — Bien que recevant une rétribution sur les crédits du ministère de la justice, les greffiers ne sont pas des agents au service de l'Etat. Ils ne remplissent donc pas les conditions requises pour participer au régime général des indemnités de cherté de vie. Ceux d'entre eux dont les remises n'excèdent pas 3,600 fr. peuvent seulement prétendre à l'allocation spéciale de 360 fr. par an, instituée par les lois des 31 décembre 1917 et 28 juin 1918.

2336. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes pourquoi les facteurs auxiliaires ne sont pas titularisés et pourquoi, au moins, l'indemnité de vie chère n'est pas la même pour tous. (*Question du 16 janvier 1919.*)

Réponse. — Aux termes de la loi du 17 avril 1916, les emplois de facteurs des postes sont réservés dans la proportion des trois-quarts aux militaires réformés n° 1 ou retraités par

suite d'infirmités résultant de blessures reçues ou de maladies contractées devant l'ennemi au cours de la guerre actuelle.

Le dernier quart est attribué, en vertu des lois des 21 mars 1905 et 7 août 1913 :

1° En ce qui concerne l'emploi de facteur de ville, aux jeunes facteurs des télégraphes en âge d'être titularisés et aux sous-agents des différentes catégories du personnel en fonctions;

2° En ce qui concerne celui de facteur suburbain, local ou rural, aux facteurs auxiliaires et intérimaires et aux postulants, exempts de toute infirmité, appartenant de préférence à des familles nombreuses et n'ayant pas dépassé l'âge de trente ans, limite pouvant être, toutefois, reculée de la durée des services militaires, sans qu'elle puisse dépasser la quarantième année.

Il résulte de ces dispositions que les facteurs auxiliaires ne peuvent être titularisés que s'ils remplissent les conditions réglementaires ci-dessus et dans la limite des emplois disponibles.

Indemnité de cherté de vie. — Les agents, sous-agents et ouvriers auxiliaires attachés au service à titre temporaire ou intérimaire, utilisés d'une manière continue pour une durée indéterminée, touchent lorsqu'ils font au moins six heures de service par jour, le supplément temporaire de salaire prévu par le décret du 27 mars 1918, soit 1 fr. 80 par journée rétribuée avec maximum mensuel de 45 fr., ainsi que l'indemnité exceptionnelle du temps de guerre, prévue par le décret du 15 novembre 1918 (soit 2 fr. 40 par journée rétribuée avec maximum mensuel de 60 fr.). S'ils font moins de six heures de service quotidien, ils reçoivent la bonification temporaire de rétribution de 20 centimes par heure de service prévue par l'arrêté du 27 avril 1918 (art. 2) et, en sus, une bonification exceptionnelle du temps de guerre de 20 centimes par heure de service (arrêté du 23 novembre, art. 3).

Conformément aux dispositions des articles 2 du décret du 27 mars 1918 et 1er du décret du 15 novembre 1918, sont seuls exclus, les intérimaires employés pour une durée très limitée, ou bien d'une façon intermittente ou accidentelle, le taux de leur salaire étant, en principe, débattu chaque fois qu'ils sont embauchés et subissant inévitablement, dans une certaine mesure, la répercussion des améliorations accordées aux auxiliaires utilisés d'une manière continue.

Quant aux indemnités pour charges de famille dont l'attribution demeure régie par l'article 4 du décret du 18 août 1917, les personnels susvisés ne peuvent y prétendre.

2343. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre comment et quand le décès d'un prisonnier, mort en captivité, pourra être officiel, l'autorité française ne pouvant le constater et l'autorité allemande négligeant d'enregistrer et de signaler ledit décès; quelle sera l'attitude de l'autorité administrative devant une déclaration de décès faite par un prisonnier de retour en France pour un autre prisonnier mort en Allemagne. (*Question du 15 janvier 1919.*)

Réponse. — Le gouvernement allemand a transmis au Gouvernement français des actes de décès et des avis de décès. A la réception de ces documents parvenus dans les conditions prévues par la convention de La Haye, notification officielle des décès a été faite aux familles intéressées. Les actes de décès régulièrement adressés par les officiers de l'état-civil allemand ont été traduits et transcrits sur les registres de l'état-civil de la mairie du dernier domicile du défunt, après avoir été rectifiés administrativement, lorsqu'il y avait lieu, par application des dispositions de la loi du 18 avril 1918. Les avis de décès, après notification à la famille, sont soumis aux tribunaux compétents, en vue de la déclaratioe judiciaire de décès conformément aux dispositions de la loi du 3 décembre 1915. L'examen des fiches dressées par le Zentral Nachweise bureau Kriegsministerium, qui doivent être remises, permettra de s'assurer des négligences des autorités allemandes à cet égard. En ce qui concerne l'attitude de l'autorité administrative devant une déclaration de décès faite par un prisonnier de retour en France pour un autre prisonnier mort en Allemagne, une circulaire du 23 novembre [illegible] rappelé aux généraux commandant les régions que tous les militaires rentrant de captivité devront être invités à faire la déclaration des décès dont ils auraient été les témoins, et a indiqué la procédure à suivre pour l'établissement de ces déclarations et leur envoi à l'administration de la guerre. Ces renseignements sont utilisés en tant qu'éléments de présomption ou de preuve de décès, et soumis aux tribunaux compétents qui rendent, dans leur appréciation souveraine, soit des jugements déclaratifs de décès, soit des jugements déclaratifs d'absence.

2344. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre pourquoi le pécule de guerre (1,000 fr. au minimum avec majoration de 20 p. 100 par enfant de moins de seize ans) accordé aux veuves, ascendants ou descendants des sous-officiers, caporaux et soldats, n'est pas prévu pour les veuves d'officiers morts à la guerre. (*Question du 15 janvier 1919.*)

Réponse. — Le pécule, complété à 1,000 fr. et majoré, le cas échéant, de 20 p. 100 pour chaque enfant de moins de seize ans, est attribué aux familles des officiers subalternes dans les mêmes conditions qu'aux familles des hommes de troupe en exécution des lois des 9 avril 1918 et 29 décembre 1918.

2349. — M. Loubet, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un soldat de la classe 1894, affecté à la garde républicaine au titre de gendarme auxiliaire, ne doit pas être libéré avec les hommes de sa classe. (*Question du 17 janvier 1919.*)

Réponse. — Les militaires affectés à la garde républicaine comme gendarmes auxiliaires doivent être démobilisés en même temps que les hommes de leur échelon. Un gendarme auxiliaire de la classe 1894 doit être démobilisé du 5 au 14 février.

2351. — M. Cazeneuve, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre quelles mesures il compte prendre pour que les militaires de l'artillerie de l'armée d'Orient et autres corps expéditionnaires, remplissant les conditions prescrites par sa circulaire du 17 janvier 1919 concernant les propositions pour les cours de préparation aux prochains concours des grandes écoles, ne soient pas exclus du bénéfice des dispositions de ladite circulaire. (*Question du 20 janvier 1919.*)

Réponse. — Dès que toutes les conditions pour l'admission aux cours de mathématiques seront définitivement fixées, le général commandant en chef des armées alliées en Orient et les commandants des autres corps expéditionnaires seront invités à désigner et à mettre en route les candidats placés sous leurs ordres.

2355. — M. le marquis de Kérouartz, sénateur, demande à M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, en suite de la question 2292, si la responsabilité personnelle des agents est engagée lorsqu'un éditeur de journaux, ayant déposé des journaux à la poste le jeudi, constate, le samedi, que ces journaux y sont toujours et qu'ils n'arriveront à destination qu'à une date qui les rendra invendables. (*Question du 22 janvier 1919.*)

Réponse. — Ainsi qu'il a été indiqué à M. de Kérouartz, par la voie du *Journal officiel* (numéro du 10 novembre 1918, page 736), la responsabilité des agents des postes en matière professionnelle ne saurait être mise en cause que s'il était établi à leur charge un acte se détachant nettement de l'exercice de leurs fonctions et constituant dès lors, une faute personnelle. Par suite, une enquête préalable est nécessaire pour démontrer s'il y a, oui ou non, faute personnelle de la part des agents de l'administration. Au cas particulier, le caractère vague des renseignements fournis ne permet pas de procéder utilement à cette enquête (voir réponse relative à la même affaire, *Journal officiel* du 16 janvier 1919, page 19). M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes prie M. de Kérouartz de vouloir bien lui fournir les renseignements nécessaires (nom du bureau intéressé, dates et circonstances diverses) pour ouvrir une information, dont les résultats seront portés, le cas échéant, à la connaissance de l'honorable sénateur dans le plus bref délai possible.

2365. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur d'instituer une distinction honorifique, médaille qu'on pourrait appeler « croix de famille », pour les pères de famille ayant au moins six enfants, les maires étant chargés d'établir la liste des ayants droit au vu des livrets de famille. (*Question du 23 janvier 1919.*)

Réponse. — La question de l'opportunité de créer une pareille distinction va être mise à l'étude.

2369. — M. Maurice Sarraut, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics quelle interprétation doit être donnée à l'article 17 du cahier des charges des sociétés d'électricité spécifiant que « le concessionnaire sera tenu de fournir, nuit et jour, pour l'éclairage, le courant à toute personne qui le demandera,... » et si la société exigeant un supplément pour fournir le courant après 22 h. 30, il n'y a pas là infraction aux prescriptions du cahier des charges. (*Question du 25 janvier 1919.*)

Réponse. — Les entreprises de distributions d'énergie électrique ayant des concessions antérieures à la loi du 15 juin 1906 sont soumises à des cahiers des charges variés; les entreprises postérieures au cahier des charges type du 17 mai 1918, sauf dérogations approuvées par le décret délibéré en conseil d'Etat. Dans le cahier type, l'article 17 s'applique aux vérifications de compteurs et non aux conditions de fourniture du courant. Dans le cahier type, l'article 20 est intitulé : « Conditions particulières du service » et la rédaction est en blanc, ce qui laisse toute latitude au concédant et au concessionnaire. En ce qui touche spécialement l'espèce soumise, étant donnée la rédaction citée et sous réserve de l'examen des autres articles du cahier des charges, il ne semble pas régulier que le concessionnaire exige un supplément de prix pour la fourniture après 10 h. 30 du soir. La réclamation doit donc en être portée devant le service du contrôle local.

2372. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée le 28 janvier 1919, par M. Laurent Thiéry, sénateur.

2373. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée le 28 janvier 1919, par M. Gomot, sénateur.

2374. — M. Laurent Thiéry, sénateur, demande à M. le ministre de la justice si un locataire mobilisé, qui a touché des indemnités de réquisition pour logement et cantonnement de troupes, peut en retenir le montant si la totalité de ces indemnités est supérieure à la totalité des termes de loyer qu'il aurait dû payer. (*Question du 28 janvier 1919.*)

Réponse. — Ainsi qu'il a été répondu à la question écrite identique n° 22105 de M. Louis Marin, député, la question posée aprartient souverainement à l'interprétation judtciaire. Sous réserve de ceite interprétation, il y a lieu de tenir compte qu'il ne paraît pas possible en droit d'assimiler le payement d'une indemnité de réquisition au payement d'une somme due à titre contractuel.

2381. — M. le mimistre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 30 janvier 1919, par M. Joseph Loubet, sénateur.

2382. — **Joseph Loubet, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics si les soldats qui ont formulé une demande en vue d'être admis comme employés dans les compagnies de chemins de fer seront prévenus de la solution intervenue ainsi que les membres du Parlement qui s'y sont intéressés.** (*Question du 30 janvier 1919.*)

Réponse. — La suite donnée aux demandes des militaires qui postulent leur admission dans les compagnies de chemins de fer est notifiée aux intéressés par leur chef de corps. Les membres du Parlement sont également informés de la solution intervenue.

2383. — **M. Charles Chabert, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si la décision relative à la démobilisation, au même titre que la classe 1903-1904, des militaires versés dans l'auxiliaire à la suite de blessures de guerre et appartenant aux classes 1905 à 1911, sera applicable aux militaires des mêmes classes, versés dans l'auxiliaire à la suite de maladies contractées en service.** (*Question du 3 février 1919.*)

Réponse. — Les militaires de la réserve de l'active, blessés de guerre, seront assimilés au 5e échelon s'ils appartiennent aux sept plus anciennes classes de la réserve. Dans le cas contraire, ils seront démobilisés avec le 6e échelon. Il n'a pas été possible d'envisager l'assimilation des militaires classés service auxiliaire à la suite d'une maladie contractée au front à cette catégorie de mobilisés.

2398. — **M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre qu'il soit remédié à la situation faite aux sous-officiers à solde mensuelle qui, par suite de leur droit aux allocations, ne bénéficient pas du deuxième supplément de solde de 540 fr.** (*Question du 6 février 1919.*)

Réponse. — L'honorable sénateur est prié de se reporter à la réponse à la question écrite n° 2307, insérée au *Journal officiel* du 7 février 1919, page 88.

Ordre du jour du jeudi 13 février.

A quatorze heures et demie. — Séance publique :

Scrutin pour la nomination de neuf membres de la commission d'instruction de la Haute Cour.

(Le scrutin sera ouvert de quatorze heures trois quarts à quinze heures un quart.)

Scrutin pour la nomination de cinq membres suppléants de la commission d'instruction de la Haute Cour.

Scrutin pour la désignation du vice-président chargé de présider la Haute Cour en cas d'empêchement du président.

Suite de la discussion : 1° de l'interpellation de M. Debierre sur les retards apportés dans le ravitaillement et la reprise économique des régions du Nord ; 2° de l'interpellation de M. Boudenoot sur les retards apportés à la remise en état et à la reconstruction des communes libérées ; 3° de l'interpellation de M. Paul Bersez sur l'insuffisance du ravitaillement, ainsi que le manque de moyens de chauffage et sur les mesures à prendre, au point de vue agricole, dans les régions libérées.

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux conventions collectives de travail. (Nos 393, année 1913, et 499, année 1918. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

Discussion sur la proposition de loi de M. Henry Chéron, ayant pour objet de modifier la loi sur les associations ouvrières en faveur des mutilés et réformés de la guerre. (Nos 10 et 18, année 1919. — M. Henry Chéron, rapporteur.) — (Urgence déclarée.)

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur la délimitation, le lotissement et le remembrement des propriétés foncières dans les régions dévastées par le fait de la guerre. (Nos 535, année 1918, et 9, année 1919. — M. Chauveau, rapporteur.)

1re délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à la suppression du travail de nuit dans les boulangeries. (Nos 382, année 1917, et 237, année 1918. — M. Edouard Herriot, rapporteur.)

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de régler les conditions d'établissement des voies ferrées dans les colonies. (Nos 491, année 1918, et 22, année 1919. — M. Saint-Germain, rapporteur.)

1re délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à la création d'un registre du commerce. (Nos 174 et 392, année 1917. — M. Astier, rapporteur, et n° 478, année 1918. — M. Emile Dupont, rapporteur.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du jeudi 6 février 1919* (Journal officiel *du 7 février*).

Page 82, 1re colonne, 62e ligne :

Au lieu de :

« ...de ne pas être moins courageux... »,

Lire :

« ...de ne pas être moins courageuse... ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la séance du jeudi 6 février 1919* (Journal officiel *du 7 février*).

Dans le scrutin sur le renvoi à la commission de l'amendement de M. Jénouvrier à l'article 1er du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à l'institution d'un nouveau régime temporaire de l'alcool :

M. d'Estournelles de Constant a été porté comme ayant voté « contre ». M. d'Estournelles de Constant déclare avoir voté « pour ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.