

SÉNAT

Session ordinaire de 1919.

COMPTE RENDU IN EXTENSO — 70^e SÉANCE

Séance du jeudi 24 juillet.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Dépôt, par M. Saint Germain, d'un rapport sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à l'institution de syndicats obligatoires pour la défense contre les sauterelles en Algérie. — N° 361.
3. — Discussion de l'interpellation de M. Brager de La Ville-Moysan sur le transport, d'Algérie en France, des phosphates nécessaires aux ensemencements d'automne.
Communication d'un décret désignant des commissaires du Gouvernement.
MM. Brager de La Ville-Moysan, Pierre Dupuy, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, commissaire du Gouvernement; Flaissières, Claveille, ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande; Maurice Sarraut, Charles Riou, Gaston Doumergue et Herriot.
Ordre du jour de M. Brager de La Ville Moysan. — Adoption.
4. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à fixer à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes de l'un et l'autre sexe et de tout âge employées sur un navire affecté à la navigation maritime:
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Déclaration de l'urgence.
Discussion générale: MM. Raymond Leygue, rapporteur; Riotteau et Pierre Dupuy, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, commissaire du Gouvernement.
Adoption des six articles et de l'ensemble du projet de loi.
5. — Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture de crédits additionnels sur l'exercice 1919 en vue de l'attribution aux personnels civils de l'Etat de nouvelles avances exceptionnelles de traitement:
Communication d'un décret désignant des commissaires du Gouvernement.
Discussion générale: MM. Sergent, sous-secrétaire d'Etat aux finances; Millès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances; Flaissières, Albert Peyronnet, Henry Chéron et Couyba.
Adoption, au scrutin, de l'article unique du projet de loi.
6. — Dépôt, par M. Sergent, sous-secrétaire d'Etat aux finances, au nom de M. le ministre du travail et de la prévoyance sociale et de M. le ministre des finances, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture au ministre du travail et de la prévoyance sociale d'un crédit extraordinaire de 60,000 fr., au titre du budget ordinaire de l'exercice 1919, pour subvention du comité des expositions françaises d'économie sociale chargé de la préparation d'une section d'économie sociale à l'exposition française de Strasbourg. — Renvoi à la commission des finances. — N° 362.
7. — Dépôt, par M. Maurice Colin, d'un rapport sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la législation algérienne relative à la lutte contre le phylloxéra. — N° 363.
Dépôt d'un rapport de M. Boudenoot sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet l'exécution des travaux urgents après la guerre. — N° 364.

8. — Lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission de deux propositions de loi, adoptées par la Chambre des députés:

La 1^{re}, adoptée par le Sénat, adoptée avec modifications par la Chambre des députés, modifiée par le Sénat, adoptée avec de nouvelles modifications par la Chambre des députés, sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels. — Renvoi à la commission précédemment saisie. — N° 365.

La 2^e, ayant pour objet de permettre la nomination dans la Légion d'honneur des officiers proposés avant leur radiation et renvoyés dans leurs foyers comme atteints par la limite d'âge. — Renvoi à la commission de l'armée. — N° 366.

9. — Dépôt et lecture, par M. Henry Chéron, d'un rapport sur la proposition de loi de MM. Eugène Lintilhac et Henry Chéron, modifiant le paragraphe 1^{er} de l'article unique de la loi du 25 décembre 1915, relative à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse. — N° 367.

Déclaration de l'urgence.

Discussion immédiate prononcée.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

10. — Règlement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au mercredi 30 juillet.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à quinze heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Loubet, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la séance du mardi 22 juillet.

Le procès-verbal est adopté.

2. — DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. La parole est à M. Saint-Germain.

M. Saint-Germain. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à l'institution de syndicats obligatoires pour la défense contre les sauterelles en Algérie.

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

3. — DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de l'interpellation de M. Brager de La Ville-Moysan sur le transport, d'Algérie en France, des phosphates nécessaires aux ensemencements d'automne.

Je dois, avant d'ouvrir la discussion, donner connaissance au Sénat du décret suivant:

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande,

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

« Décrète :

« Art 1^{er}. — MM. Pierre Dupuy, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, et Grimpret, ingénieur en chef des ponts et chaussées, délégué au commissariat des transports maritimes et de la

marine marchande pour y diriger le service des transports maritimes, sont désignés, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, au Sénat, dans la discussion de l'interpellation de M. Brager de La Ville-Moysan sur le transport, d'Algérie en France, des phosphates nécessaires aux ensemencements d'automne.

« Art. 2. — Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 10 juillet 1919.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre des travaux publics,
des transports
et de la marine marchande,

« A. CLAVEILLE. »

La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan, pour développer son interpellation.

M. Brager de La Ville-Moysan. Messieurs, il y a quelques jours se déroulait à cette tribune une interpellation relative à la question financière. Et, pendant que j'écoutais les orateurs, je ne pouvais m'empêcher de penser qu'au lieu de regarder du côté du passé et de rechercher les erreurs ou les fautes qui avaient pu être commises, il aurait été peut-être préférable de regarder résolument vers l'avenir et de rechercher les moyens d'arriver à équilibrer à nouveau nos budgets, à boucher le trou terrible fait par la guerre dans nos finances. J'estime qu'au lieu de lancer du haut de cette tribune des paroles plus ou moins pessimistes, il valait mieux en laisser tomber de pleines d'énergie et de confiance dans l'avenir, d'inviter le pays à travailler de la manière la plus active à augmenter sa production. En effet, dès qu'on cherche à améliorer la situation financière, on arrive nécessairement à constater que le nœud de la question n'est pas dans telle ou telle mesure d'ordre financier qui peut être prise par le ministre des finances pour rechercher des ressources, mais qu'il est uniquement dans l'augmentation intensive de la production; c'est elle qui, seule, peut permettre au pays, à la fois d'améliorer le coût de la vie et de réunir les ressources nécessaires pour payer ses impôts, pour diminuer sa dette vis-à-vis de l'étranger et pour faire rentrer notre pays dans la voie économique où il doit être s'il veut conserver son rang de grande puissance. (Très bien! très bien!)

C'est justement une question de production intensive que je vais poser aujourd'hui à la tribune.

Vous savez, messieurs, que notre agriculture, pendant la guerre, a subi une crise redoutable. Notre bon sol de France, si généreux quand on le soigne, quand on le travaille, quand on le nourrit bien, si je puis employer cette expression, a beaucoup souffert pendant la guerre: les bras énergiques qui le retournaient profondément lui ont manqué: ils étaient à la frontière, occupés à le défendre contre l'invasion barbare; en même temps, les engrais chimiques qui constituent sa nourriture, lui faisaient défaut dans une large proportion et à peu près tous en même temps.

Par suite de la diminution du chaptel, le fumier des fermes n'était plus produit qu'en quantités tout à fait insuffisantes; tous les engrais chimiques, qui en sont un complément si utile et si nécessaire et qui, en certains cas, sont le pain même de la terre, se trouvaient manquer aussi, certains parce qu'on ne pouvait plus le produire, les centres de production se trouvant

dans les régions envahies, les autres parce que les moyens de transport faisaient défaut, en particulier les engrais phosphatés dont je vais m'occuper d'une manière toute spéciale.

La diminution des quantités d'engrais phosphatés employés a été considérable pendant la guerre. En 1913, notre agriculture utilisait sous la forme d'engrais phosphatés de différents genres — phosphates, superphosphates, scories, phosphates d'os, etc. — une quantité d'acide phosphorique évaluée à 360,000 tonnes. Or, de 1915 à 1918, par suite de la difficulté de production et d'importation, la quantité d'acide phosphorique mise à la disposition de l'agriculture n'a pas dépassé, en moyenne, 125,000 tonnes par année, c'est-à-dire à peine le tiers de la consommation d'avant la guerre.

Cette situation est d'autant plus déplorable que l'acide phosphorique est un des éléments qui manquent le plus à notre sol français. Il est, en quantité insuffisante à peu près partout, il manque totalement dans un cinquième des terres françaises, paraît-il, et il fait notamment défaut dans la région de l'Ouest, à laquelle appartient le département que je représente, dans certaines parties du centre de la France et dans toutes les régions de sol calcaire.

De ce déficit d'engrais il est nécessairement résulté une diminution énorme du rendement des terres cultivées. (*Très bien!*) De 1913 à 1917, la production moyenne à l'hectare est tombée, pour le blé, de 13.3 quintaux à 8.7 quintaux; pour l'avoine, de 13 quintaux à 10.5 quintaux; pour la pomme de terre, de 85 quintaux à 67 quintaux; il nous faut, en conséquence, majorer tous les ans davantage la quantité de céréales que nous avons à faire venir de l'étranger. Il est impossible que cela continue: ce serait la ruine de nos finances, l'augmentation continue de notre dette à l'égard de l'étranger et l'avilissement de plus en plus grave de notre change. (*Très bien! très bien!*)

Il faut donc non seulement que la production remonte au chiffre où elle était avant la guerre, mais encore que nous arrivions à l'augmenter dans des proportions considérables. Et, pour cela, il est de toute nécessité que nos terres puissent recevoir les amendements dont elles ont un besoin impérieux, notamment l'acide phosphorique qui leur fait défaut à un si haut degré.

Or, nous n'avons plus guère aujourd'hui comme source de notre approvisionnement en engrais phosphatés que les exploitations d'Algérie et de Tunisie. Nos autres sources sont momentanément taries ou largement diminuées.

Il existe, vous le savez, des gisements de phosphates dans les Ardennes et dans l'Oise; mais les exploitations situées eu dans la zone des combats ou dans la partie du pays ravagée par la barbarie allemande ont été presque complètement ruinées et il faudra du temps pour qu'elles puissent être remises en état de produire d'une manière sérieuse.

Les scories de déphosphoration ne sont plus, elles aussi, produites qu'en quantité restreinte, par suite de la substitution dans de nombreuses usines du procédé Bessemer au procédé Thomas Gilchrist et par suite de la ruine de nombreuses usines métallurgiques du Nord et de l'Est. C'est donc à l'heure actuelle presque uniquement l'Algérie et la Tunisie — qui était d'ailleurs avant la guerre la principale source dont nous tirions les phosphates — qui peuvent nous en fournir.

Mais, là encore, la situation est loin d'être satisfaisante. Les besoins des alliés et des neutres en phosphates d'Algérie pour la campagne 1919 sont évalués à 2,490,000

tonnes, dont 1 million de tonnes pour la France seulement. Or, il ne semble pas que la production totale puisse excéder pour cette année 1,400,000 tonnes, dont la moitié, soit 700,000 tonnes, a été, par convention passée par le Gouvernement, réservée à la France.

Il y a déjà de ce chef un gros déficit. Mais si encore on pouvait transporter en France les 700,000 tonnes de phosphates qui nous sont attribuées! Hélas, il n'en est rien: les bateaux nous manquent.

M. Charles Riou. Il y en a qui ont été refusés par le Gouvernement lui-même.

M. Brager de La Ville-Moysan. On aurait pu croire que la situation se serait améliorée depuis l'armistice, les causes qui rendaient la navigation périlleuse et difficile ayant disparu et, d'un autre côté, un très grand nombre de bateaux qui étaient employés à transporter des munitions ou des denrées devant se trouver disponibles à ce moment-là; mais, malheureusement, c'est le contraire qui s'est produit. En six mois, depuis le commencement d'octobre 1918, jusqu'à la fin d'avril dernier, il a été importé en moyenne, d'Algérie en France, 20,000 tonnes de phosphates par mois, ce qui donnerait un total de 240,000 tonnes dans l'année entière, alors que la part de la France dans la production est de 700,000 tonnes et qu'elle consommait avant la guerre plus de 900,000 tonnes par an. Les quantités transportées sont donc bien moindres depuis l'armistice qu'elles n'étaient durant les derniers mois de la guerre.

Voici d'où cela provient: durant la guerre, la flotte marchande était réquisitionnée et le service des transports maritimes pouvant affecter des bateaux à tels ou tels transports en avait affecté un certain nombre aux phosphates; et, de ce chef, on a pu transporter, en 1918, près de 300,000 tonnes de phosphates d'Algérie ou de Tunisie en France. Depuis l'armistice, la réquisition des bateaux a cessé, l'affrètement est en principe devenu libre, mais la taxation des frets a été maintenue, et alors les armateurs préfèrent conserver leurs bateaux pour le transport de marchandises de valeur pouvant supporter des frets, très supérieurs: les groupements phosphatiers sont dans l'impossibilité d'affréter les bateaux nécessaires pour amener en France les phosphates africains.

M. Charles Riou. C'est là une erreur absolue, mon cher collègue. Vous avez, à Marseille, des armateurs qui ne demandent qu'à offrir leurs bateaux pour ces transports.

M. Brager de La Ville-Moysan. Vous pouvez citer un cas particulier, mon cher collègue, mais, d'une façon générale, ce sont les intéressés eux-mêmes qui ont déclaré que leurs groupements ne pouvaient pas trouver les bateaux pour transporter les 80,000 tonnes de phosphates dont ils auraient besoin par mois.

Nous sommes donc menacés d'avoir, pour nos semencements d'automne, moins de phosphates encore que pendant la guerre et, si l'on ne porte remède à cette situation, la récolte de 1920 sera plus déficitaire encore que les précédentes.

L'acide phosphorique est, ainsi que je viens de le dire, un des éléments les plus utiles, les plus indispensables au sol français. Quand on ne peut lui en fournir tout ce dont il a besoin, le rendement agricole est insuffisant; si, au contraire, on peut donner au sol tous les phosphates qui lui sont nécessaires, on obtient des augmentations très sensibles de rendement. (*Très bien! très bien!*)

Vous avez tous reçu, messieurs, il y a quelques semaines, une brochure intitulée: « Cultivateurs, ayez-vous du superphos-

phate pour l'automne prochain? », qui signale à l'opinion publique la question que je traite aujourd'hui à cette tribune. C'est un exposé remarquable qui émane d'une plume que je ne connais pas, mais, évidemment, très compétente, et qui m'a fourni la plupart des chiffres que je viens de citer. J'y trouve notamment une phrase intéressante indiquant l'utilité des engrais phosphatés et les résultats obtenus par leur emploi:

« 100 kilogr. de superphosphates permettent d'augmenter notre récolte de blé de deux à trois quintaux à l'hectare, et, pour produire 100 kilogr. de superphosphates, il ne faut que 55 kilogr. de phosphate. »

Il s'agit ici des superphosphates ordinaires du commerce, c'est-à-dire titrant 14 et 15 degrés d'acide phosphorique et des phosphates de l'Ouenza, dont le dosage est très élevé et remarquablement régulier; avec 56 kilogr. de phosphates de l'Ouenza, on peut fabriquer 100 kilogr. de superphosphate à 14 ou 15 degrés.

Ainsi donc, d'après cette affirmation, l'emploi de 56 kilogr. de phosphates de l'Ouenza transformés en 100 kilogr. de superphosphate, donnerait, pour l'automne de l'année 1920, de 200 à 300 kilogr. de blé français, c'est-à-dire cinq à six fois le poids du phosphate importé.

J'avoue qu'au premier abord, cette affirmation m'a semblé un peu exagérée.

M. Peytral, président de la commission des finances. Elle l'est certainement.

M. Brager de La Ville-Moysan. Pensant qu'il y avait en effet là une affirmation un peu tendancieuse, j'ai cherché à la contrôler et voici le résultat de la petite enquête à laquelle je me suis livré. Vous voyez que j'ai pensé comme vous, mon cher collègue.

Les renseignements qui m'ont été fournis vont montrer que s'il y a quelque exagération dans la phrase que je viens de lire, il n'en est pas moins certain que l'emploi du superphosphate produit des augmentations de rendement considérables...

M. le président de la commission des finances. Je suis tout à fait de votre avis.

M. Brager de La Ville-Moysan. ... surtout dans des sols comme ceux de l'Ouest qui manquent d'acide phosphorique.

Voici les résultats de l'enquête qui, s'ils ne confirment pas entièrement les chiffres ci-dessus, lesquels doivent être considérés comme un maximum peut-être possible, mais dans tous les cas difficile à atteindre, n'en sont pas moins très concluants.

Tous les agriculteurs que j'ai rencontrés m'ont confirmé que l'emploi du superphosphate augmentait énormément le rendement des diverses récoltes: céréales, fourrages, betteraves et autres.

Un grand agriculteur de ma région m'a déclaré qu'avec 500 kilogr. de superphosphate et une culture très soignée, il obtenait un rendement de blé à l'hectare de 2,300 à 2,400 kilogr., tandis que les agriculteurs du voisinage, dans des sols identiques mais non phosphatés, récoltaient de 900 à 1,000 kilos environ. Il ajoutait qu'il attribuait une partie de cette énorme majoration de rendement aux soins qu'il apportait à sa culture; mais il mettait sur le compte de l'emploi du superphosphate une majoration de rendement à l'hectare de 8 à 900 kilogr. pour 500 kilogr. de superphosphate employé.

D'autres agriculteurs de la région estiment qu'avec 500 kilogr. de superphosphate leur récolte en blé passe de 1,500 à 2,000 kilogr. à l'hectare. D'autres, sans citer de chiffres, estiment qu'à l'aide des engrais phosphatés employés par eux depuis vingt ans, ils ont doublé leur récolte de blé; ils ajoutent que l'emploi de 500 kilogr. de superphosphate augmente d'un quart les récoltes d'orge et de blé noir.

L'un d'eux m'écrit :

« Avec 500 kilogr. de superphosphate à l'hectare, j'obtiens 17 quintaux de blé noir; avec 700 kilogr. j'en obtiens 21 quintaux. »

A toutes ces opinions provenant de la région de l'Ouest, j'en ajouterai une provenant des Ardennes. Un de nos anciens collègues, le regretté M. Fagot, a écrit il y a quelques années, en collaboration avec un professeur d'agriculture des Ardennes, M. Fiévet, un ouvrage d'agronomie dans lequel je trouve l'appréciation suivante :

« Une terre moyenne donnera, après avoir jachère fumée, de 15 à 20 hectolitres de blé à l'hectare. Si on y ajoute 1,000 kilogr. de phosphate ou 500 kilogr. de superphosphate, on portera à coup sûr le rendement à 25 ou 30 hectolitres. »

Par conséquent, M. Fagot estimait que 500 kilogr. de superphosphate augmentaient le rendement d'environ 10 hectolitres, soit 700 à 750 kilogr.

Il résulte de tous ces renseignements, que l'emploi du superphosphate augmente une récolte de céréales au moins d'une fois et demie le poids de l'engrais employé et souvent de plus. Or, comme pour fabriquer 100 kilogr. de superphosphate il faut seulement 56 kilogr. de phosphates d'Algérie, on peut hardiment affirmer que l'introduction en France de 56 kilogr. de phosphates d'Algérie pourra contribuer à augmenter la moyenne des récoltes de céréales de 150 kilogr. au moins, et peut-être de plus.

Mais le phosphate n'agit pas seulement sur les récoltes des céréales, il agit également d'une façon intensive sur la production en foin des prairies et aussi sur les cultures fourragères ; on peut, en un mot, le considérer comme le grand nourricier de la terre. Vous voyez alors l'immense avantage qu'il y a à procurer à nos cultivateurs des phosphates d'Algérie. Ce sont des millions qu'ils gagneront là. Mais le bénéfice ne se limitera pas seulement à notre agriculture ; il aura une répercussion immédiate dans le domaine financier ; si nous produisons nous-mêmes, en plus, des centaines de millions de quintaux de blé et autres produits agricoles, ce sera autant de moins à faire venir de l'étranger. Ce seront des milliers de quintaux de blé et autres céréales à payer en moins en 1924, à l'Amérique. Pour 15 ou 20 fr. de phosphates payés à l'Algérie, ce sera, en 1924, 150 ou 200 fr. en moins à payer à l'étranger ; ce sera, par conséquent, l'amélioration de notre situation financière et de notre change, ce sera un résultat sérieux et tangible, acquis dans la lutte contre la cherté de la vie.

J'ajoute que c'est une merveilleuse économie de fret : le bateau qui transportera 1,000 tonnes de phosphates d'Algérie en France nous épargnera, à chaque voyage, la nécessité de transporter 2,000 à 3,000 tonnes de blé d'Amérique, et comme il peut faire trois ou quatre voyages pendant que le cargo d'Amérique n'en fait qu'un, c'est pour le service maritime une économie considérable de temps, de bateaux et d'argent. Voilà pourquoi il est nécessaire de faire un effort aussi puissant que possible, en vue d'intensifier immédiatement le transport des phosphates d'Algérie. J'adjure, en conséquence, M. le ministre des travaux publics d'employer tous les moyens en son pouvoir pour intensifier ce transport. Qu'il affrète le plus grand nombre de bateaux possibles — il dispose de la flotte marchande de l'Etat — qu'il y prenne tous les bateaux nécessaires, qu'au besoin il en réquisitionne. Le phosphate est, pour notre agriculture, un produit de telle nécessité que son transport intéresse, au premier chef, la production nationale ; il importe donc de lui donner un droit spécial de prio-

rité de transport. J'ajoute qu'il y aura également des mesures à prendre pour faciliter le transport, par wagons, des phosphates, tant en Algérie qu'en France : en Algérie, des lieux de production aux ports ; en France des ports aux usines qui les transforment en superphosphates.

J'appelle également tout particulièrement sur ce côté de la question l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports. J'ai confiance, monsieur le ministre, que vous ferez tous les efforts possibles pour donner toute satisfaction aux graves intérêts nationaux en jeu.

Lorsqu'il y a trois semaines environ, j'ai entretenu M. le commissaire aux transports maritimes de l'interpellation que je me proposais de développer, il a reconnu l'importance de la question. Je suis persuadé, monsieur le commissaire, que vous avez déjà mis le temps à profit, et que vous allez pouvoir nous faire connaître, dès maintenant, les mesures prises et les résultats obtenus. (*Très bien ! et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. Pierre Dupuy, *commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, commissaire du Gouvernement.* Messieurs, la question du transport des phosphates a une importance qui m'avait été, en effet, signalée dans une conversation à laquelle il vient de faire allusion, par l'honorable interpellateur. Cette question, d'ailleurs, n'avait pas échappé à mon prédécesseur à la marine marchande, non plus qu'aux services qui étaient sous sa direction.

A une époque dont la date importe peu, d'ailleurs, mais qui est de quelques mois antérieure à mon arrivée, il avait été décidé que le tonnage qui, sous le régime de guerre proprement dit, était déjà affecté au transport des phosphates, resterait affecté à ce même transport pendant la période intermédiaire qui a correspondu à la négociation du traité de paix, c'est-à-dire pendant la période de l'armistice.

Certes, le tonnage ainsi affecté est insuffisant. Il est insuffisant de moitié.

M. Brager de La Ville-Moysan. Au moins.

M. le commissaire du Gouvernement. Il est insuffisant de moitié environ. C'est, en effet, la moitié, environ, de ce qu'il faudrait qui a été mise à la disposition du consortium phosphatier, par voie de cession de navires, pour transporter les marchandises dont il s'agit.

M. Flaissières. Je prends acte de l'aveu.

M. le commissaire du Gouvernement. Le problème qui nous est aujourd'hui signalé concerne cette moitié qui n'a pu être fournie.

M. Brager de La Ville-Moysan. Un peu plus de la moitié. On ne transporte que 20,000 tonnes, alors qu'il en faudrait 80,000 par mois.

M. le commissaire du Gouvernement. Ce ne sont pas les chiffres qui m'ont été donnés, mais j'enregistre les vôtres.

Plusieurs sénateurs. C'est le quart.

M. le commissaire du Gouvernement. Par conséquent, ce sera le quart. Dans ces conditions, le problème devant lequel je me trouve placé est deux fois plus difficile que celui que je croyais que vous m'aviez soumis. Je ne dis pas que mon mérite sera deux fois plus grand si je le résous, mais, dans tous les cas, la difficulté est deux fois plus grande.

M. Brager de La Ville-Moysan. J'espère que vous la résoudrez.

M. le commissaire du Gouvernement. Cette difficulté, j'en ai pas personnellement créée, puisque c'est une situation devant laquelle je me suis trouvé en arrivant. Mais j'ai demandé aux services désormais placés

sous ma direction les raisons des décisions qui avaient été prises : si l'on a pu, m'a-t-il été dit, mettre assez facilement à la disposition des transports de phosphates le tonnage qui avait été affecté à ce même transport pendant l'état de guerre, il était difficile de faire davantage parce qu'on touchait à un moment où il fallait employer la flotte d'Etat à d'autres besoins au moins aussi importants, qui étaient le ravitaillement en farine et en blé et le ravitaillement en charbon.

M. Hervey. Mais tout le blé d'Algérie y est resté.

M. le commissaire du Gouvernement. En ce qui concerne le blé et la farine nécessaires à l'alimentation immédiate de la population, il ne peut échapper à personne que si, en effet, comme on l'a dit tout à l'heure, le transport de phosphates est plus avantageux même que le transport des blés, pour qui se reporte à une échéance un peu lointaine, c'est-à-dire au moment où le phosphate aura pu produire son effet en se transformant en aliment, au contraire, quand on considère le moment présent, il vaut tout de même mieux transporter du blé, parce que, en attendant que le phosphate se soit transformé en blé, il ne faut tout de même pas mourir de faim.

Par conséquent, il était assez normal de transporter d'abord du blé avec le tonnage dont on avait la disposition : c'est ce qui a été fait, et si je considère la flotte d'Etat, la flotte dont j'ai directement, et dont mon prédécesseur avait directement la responsabilité...

M. Charles Riou. Qu'appellez-vous la flotte d'Etat ?

M. le commissaire du Gouvernement. Ce sont les navires contrôlés directement par l'Etat, soit parce qu'ils lui appartiennent, soit parce qu'il les a affrétés par son service des transports maritimes.

M. le président de la commission des finances. Cet état de choses ne va-t-il pas prendre fin prochainement ?

M. le commissaire aux transports maritimes. Il va prendre fin ; il a même déjà presque complètement cessé, aussi bien en ce qui concerne les paquebots que les navires de charge. Seuls attendent leur réquisition des navires actuellement en réparation, qui seront rendus à leurs armateurs dès qu'ils seront en état de prendre la mer.

M. le président de la commission des finances. Il avait été convenu avec votre prédécesseur que cet état de choses prendrait fin six mois après la cessation des hostilités.

M. le commissaire du Gouvernement. Je suis en contact assez régulier avec les compagnies. Je viens d'assurer ce contact avec elles, dans l'avenir, d'une façon encore plus régulière que par le passé, par la constitution d'une commission permanente du conseil supérieur de la marine marchande, dont l'honorable M. Doumergue a bien voulu accepter la présidence et qui se réunit demain pour la première fois. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas encore reçu, jusqu'à présent, de la part des armateurs, de demandes aussi pressantes que vous semblez le dire concernant la dérégulation de leurs navires, ce qui s'explique aisément puisque, comme je vous le disais tout à l'heure, cette dérégulation est à peu près terminée.

M. Saint-Germain. Nous reconnaissons que vous avez fait tout ce que vous avez pu.

M. le président de la commission des finances. Je le reconnais aussi, mais je rappelle l'engagement pris par le prédécesseur de M. le commissaire actuel.

M. Charles Riou. Et s'il y avait des transporteurs libres à Marseille — je pourrais

vous signalez des noms — acceptant de transporter les phosphates, accepteriez-vous leur concours ?

M. le commissaire du Gouvernement. Je les accepterais avec empressement.

M. Charles Riou. Je prends acte de votre déclaration.

M. Riotteau. Mais à quel taux ?

M. le commissaire du Gouvernement. Le régime actuel des transports libres est le suivant. Nous sommes encore sous le régime des licences et tous les navires appartenant à l'armement libre, aux armateurs, doivent, à l'heure actuelle, quand ils veulent circuler, s'adresser à la marine marchande pour en obtenir une licence. Cette licence ne leur est accordée qu'à charge pour eux de composer les deux tiers de leur cargaison en marchandises d'Etat. Il a été fixé un prix maximum pour le transport de ces marchandises d'Etat, auxquelles ont été assimilés les phosphates, en raison de leur utilité générale. Le chiffre fixé est précisément le prix auquel les cargos d'Etat font eux-mêmes le transport : c'est 48 fr. par tonne pour l'ensemble des marchandises, — mais pour les phosphates, c'est un peu moins cher : 38 fr.

Je me demande justement si cette limitation, qui avait été établie sans doute dans l'intérêt du phosphate, pour réduire son prix de transport, ne se retourne pas contre les intérêts envisagés, en ce sens que les armateurs libres, se voyant ainsi limités dans les bénéfices à obtenir sur le transport de cette marchandise, ne sollicitent peut-être pas pour ce trafic autant de licences qu'il le faudrait parce qu'ils savent que, de ce côté, ils sont grevés pour les deux tiers de leurs charges du transport d'une marchandise qui leur rapporte assez peu.

En ce qui me concerne, je suis partisan du retour le plus rapide possible à la liberté, et c'est dans le même sens que je ne me chagrine point de la disparition récente de l'accord Maclay qui avait été passé en décembre dernier et qui assurait à la France, de la part de l'Angleterre, un appoint de tonnage pour le cas où, par nos propres moyens, nous ne pourrions pas nous assurer un tonnage égal à celui dont nous disposions, en application des conventions de guerre, au moment où elles fonctionnaient à l'aide d'un organisme international qui distribuait, suivant les besoins communs, entre les alliés, le tonnage dont ils avaient le contrôle.

L'accord Maclay stipulait que, si la France ne pouvait pas, par le jeu de la liberté, se procurer un tonnage équivalent à celui qui était en ligne sur ses importations à la fin des hostilités, l'Angleterre lui en fournirait l'appoint à 25 shellings, c'est-à-dire à 38 fr. environ la tonne-mois.

Si cet accord avait fonctionné en plein, nous pourrions regretter sa disparition. En réalité, il n'a pour ainsi dire pas fonctionné, par le fait que c'était un accord purement anglo-français et que l'Amérique, conservant sa liberté, envoyait dans nos ports des navires chargés de marchandises quelconques que les Anglais, grâce au contrôle sévère qu'ils exerçaient sur les mouvements de navires, faisaient entrer dans le décompte du tonnage qui servait à nos importations.

Donc, nous ne pouvons, à mon sens, que tirer des avantages de la disparition de cet accord, car l'une des servitudes qu'il nous imposait était que, pour bénéficier du tonnage promis par les Anglais, nous devions renoncer à nous procurer chez les neutres des affrètements à plus de 25 shellings la tonne, c'est-à-dire au prix auquel les Anglais nous assuraient eux-mêmes l'appoint dont il était question tout à l'heure.

Qu'est-il arrivé pendant les mois qui se

sont succédé depuis la conclusion de cet accord ? Nous recevions des navires américains qui transportaient n'importe quoi, qui ne nous était pas essentiel. Les Anglais faisaient, je le répète, entrer en ligne de compte ce tonnage et ne nous accordaient pas ce qui nous était nécessaire pour des besoins urgents. Le jeu de la liberté nous sera donc plus profitable.

M. Brager de La Ville-Moysan. L'accord avait été mal fait.

M. le commissaire du Gouvernement. Si nous pouvons désormais trouver chez les neutres des navires à un taux d'affrètement supérieur à 25 shellings, je crois que nous aurons le plus grand intérêt à les prendre, parce que, notamment en ce qui concerne le transport des phosphates, il est nécessaire, pour une marchandise aussi utile et pour laquelle le fret ne représente qu'une fraction relativement faible de sa valeur, de consentir quelques sacrifices sur le taux du fret. Je crois donc que nous aurons un avantage certain, un avantage marqué, à aller chercher chez les neutres l'appoint nécessaire pour transporter la quantité dont nous avons besoin, dussions-nous payer un peu plus cher,

M. Gaudin de Villaine. Voulez-vous me permettre une question ?

M. le commissaire du Gouvernement. Bien volontiers.

M. Gaudin de Villaine. Comment se fait-il que votre prédécesseur n'ait pas pu trouver de bateaux pour transporter les phosphates, alors qu'en quarante-huit heures il a trouvé tous les bâtiments nécessaires pour transporter les mistelles ? (Sourires.)

Je ne vous demande pas de réponse immédiate.

M. le commissaire du Gouvernement. Je vous remercie de ne pas insister, car je suis tout à fait dépourvu d'éléments pour vous répondre à l'improviste.

M. Gaudin de Villaine. Je soumets cette observation à vos réflexions, vous me répondrez plus tard.

M. le commissaire du Gouvernement. Je vous remercie.

C'est, en effet, de cette façon que la question doit se poser. Pour la situer bien dans son cadre, je crois qu'il est bon de se rappeler les quelques chiffres essentiels à l'intérieur desquels nous sommes absolument obligés d'évoluer.

En 1914, le tonnage mondial était de 48 millions de tonneaux ; en 1919, il est tombé à 39 millions : différence 9 millions. Le monde entier a donc perdu un cinquième de son tonnage.

Par ailleurs, nous constatons que la France a subi une perte un peu plus forte que la moyenne mondiale. Elle a perdu, en effet, un quart de son tonnage. D'après les chiffres que je vais vous citer, elle a même perdu presque un tiers de son tonnage de cargos, c'est-à-dire de bateaux capables de transporter de la marchandise. Les chiffres sont les suivants : en 1914, nous possédions 1,400,000 tonneaux de cargos ; en 1919, nous n'en avons plus qu'un million.

Dans ces conditions, l'étude à laquelle j'ai pu me livrer jusqu'à présent et la réponse aux questions que j'ai pu poser aux divers services intéressés m'amènent à considérer que, lorsque le programme complet de réfection de notre flotte marchande aura été réalisé, c'est-à-dire environ en 1923 ou 1924, la France possédera 3,700,000 tonneaux de cargos. Nous sommes à 1 million pour le moment. C'est vous dire que la France, avec ses moyens actuels, ne peut faire face à peu près qu'à un quart de son mouvement commercial par navires de charge.

Dans ces conditions, vous voyez quel est le problème. Il se présente sous deux aspects successifs : le premier, immédiat, qui

est de prendre, à un prix sans doute élevé, l'appoint en tonnage étranger qui nous est nécessaire pour faire nos transports les plus urgents : le second, pour l'avenir, qui est de faire les constructions nécessaires.

Mais il est sûr que nous avons devant nous un certain nombre de catégories de marchandises dont le transport est urgent, notamment le blé et le charbon. L'ordre de préférence se détermine d'après l'urgence des besoins. Déjà mon prédécesseur avait reconnu qu'il est nécessaire de considérer le phosphate comme une marchandise de première utilité.

Dans les conversations qui ont commencé à Londres — où M. Vilgrain est parti hier, où d'autres ministres se rendront et où j'irai prochainement — pour discuter les questions économiques, nous devons, d'un commun accord, examiner avec les alliés le moyen de conjurer la crise économique qui pèse notamment sur la France. Il va sans dire qu'au cours de ces négociations, nous aurons présents à l'esprit les développements qui viennent d'être apportés à cette tribune, et que nous n'oublierons pas que le phosphate est une marchandise dont l'importation est d'autant plus nécessaire, qu'elle représente une utilité plus que proportionnelle à son poids, puisque, lorsque le phosphate et le superphosphate sont incorporés à la terre, ils produisent un poids de blé très supérieur au leur propre.

Si l'on voulait toujours se passer de phosphate, on serait amené à augmenter nos importations en blé, et c'est ce que nous ne voulons pas ; mais l'importation du blé est plus urgente que celle des engrais pendant un certain temps que nous espérons très limité. Si l'on regarde, au contraire, à quelques mois de distance, il devient évident que l'ordre de priorité place l'importation des phosphates avant même celle des blés.

M. Brager de La Ville-Moysan. Je demande la parole.

M. le commissaire du Gouvernement. Mes observations sont à peu près terminées. Je voulais vous exposer en quelques mots ce qui avait été fait avant moi, je vous l'ai dit. Je voulais vous faire connaître la situation générale, je l'ai fait.

M. Henry Chéron. C'est très intéressant !

M. le commissaire du Gouvernement. Je vous ai indiqué que nous étions obligés de transporter d'abord le charbon, puis le blé, dans la période présente, parce que ces deux marchandises n'ayant pas de stocks constitués, il faut parer au plus pressé, et que, si l'on veut vivre dans quelques mois, il faut d'abord commencer par franchir la période intermédiaire. Mais je conçois fort bien que, quand on envisage une époque plus lointaine, il conviendra de s'arranger pour pouvoir transporter du phosphate de préférence au blé, parce que, du point de vue du tonnage lui-même, du point de vue du fret, l'opération est plus avantageuse.

M. Bodinier. C'est plus pressé que vous ne le pensez.

M. Brager de La Ville-Moysan. Nous ne pouvons attendre des mois.

M. le commissaire du Gouvernement. Il faut ensuite envisager les préoccupations financières.

M. Bodinier. Les phosphates doivent arriver avant les semailles. (Très bien !)

M. le commissaire du Gouvernement. Je reconnais que, tant que nous transportons des marchandises produites dans nos colonies, nous n'exportons point notre numéraire, tandis que nous arrivons à cette conséquence fâcheuse, si nous demandons à l'étranger de la farine et du blé.

Je conclus, messieurs, en disant que je suis entièrement d'accord avec l'honorable

interpellateur sur le but qu'il faut atteindre et que je ferai tous mes efforts pour améliorer, dès à présent, les transports de phosphates. Des pourparlers ont été engagés, et sont déjà fort avancés, avec les importateurs de phosphates, les armateurs, la marine de guerre qui va pouvoir nous laisser la disposition d'une partie du tonnage marchand qu'elle utilisait pour le ravitaillement de nos escadres, en vue de parer aux besoins immédiats des importations d'engrais. M. le ministre des travaux publics vous exposera tout à l'heure le détail de ces négociations, dont nous augurons les meilleurs résultats. Mais, en tout état de cause, je crois que nous ne devons pas oublier que, pour arriver à la période dans laquelle le fret devra se consacrer plutôt aux phosphates qu'aux blés, il nous faut transporter les quantités suffisantes de blés pour permettre à la population de vivre en attendant. *(Applaudissements.)*

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

M. Flaissières. Messieurs, comme l'unanimité d'entre vous, j'ai l'honneur de représenter ici une population agricole importante qui s'intéresse au premier chef à la question soulevée ici par notre honorable collègue M. Brager de La Ville-Moysan. Vous n'êtes donc point surpris de me voir demander la parole, lorsqu'il s'agit de la question des phosphates. J'ajoute que ma présence s'explique encore par ma qualité de représentant d'un des ports les plus importants de France, et, si je dis « d'un des ports les plus importants », c'est par modestie. *(Sourires.)*

M. Saint-Germain. Vous ne dites que la vérité.

M. Gaudin de Villaine. Pour la Méditerranée, mais non pour l'Océan.

M. Flaissières. A ce point de vue, il y a intérêt à ce que, au nom de notre éminent collègue M. Peytral, président de la commission des finances, et en mon nom personnel, je fasse connaître les doléances du port de Marseille, non point seulement à propos du transport des phosphates, dans ce port mais au point de vue de tous les transports généralement quelconques des matières nécessaires à l'alimentation publique ou utiles à l'industrie nationale.

M. le président de la commission des finances. Je m'associe absolument à vos paroles, mon cher collègue.

M. Flaissières. J'en suis très honoré, car mes collègues et moi nous connaissons votre compétence en ces matières et le zèle avec lequel vous avez toujours défendu la région de Marseille.

Il faut, en effet, élargir la question pour ce qui a trait aux phosphates. M. Brager de La Ville-Moysan vous disait tout à l'heure avec raison : « C'est une question absolument capitale » ; et M. le commissaire aux transports maritimes me permettra de lui faire remarquer que, ainsi qu'on le lui indiquait tout à l'heure, la priorité peut être revendiquée en faveur des phosphates sur le transport du blé lui-même, parce que nous sommes à la surveillance des semences d'automne...

M. Bodinier. Très bien.

M. Flaissières... parce que le blé manquera en 1920 et que la récolte continuera à être progressivement déficitaire...

M. Bodinier. Voilà la question.

M. Flaissières... si les phosphates ne peuvent pas être jetés en abondance comme nous avions l'habitude de le faire...

M. Bodinier. Au moment des semailles.

M. Flaissières... au moment des semailles, car c'est évidemment, c'était, du moins, avant la guerre, le seul engrais qui pût être jeté avec surabondance à cause du prix relativement modéré qu'il avait à cette époque,

M. Brager de La Ville-Moysan. Et parce qu'il ne nuit jamais à la terre.

M. Gaston Doumergue. Transporter des phosphates, en somme, c'est transporter du blé.

M. Brager de La Ville-Moysan. Et transporter plus de blé que de phosphates.

M. Bodinier. Et à meilleur marché.

M. Flaissières. Or, il est arrivé qu'en automne 1918, le superphosphate à 14/16 que nous avions l'habitude de payer 6 fr. les 100 kilogr., nous l'avons payé 32 fr. les 100 kilogr. Ce sont là, évidemment, des prix absolument prohibitifs...

M. Bodinier. Et, même à ce prix-là, on ne peut pas en avoir.

M. Flaissières... et l'on ne peut pas en avoir.

M. Brager de La Ville-Moysan. Qu'on nous en donne à ce prix-là, et nous en serons heureux.

M. Flaissières. Cela veut dire que la culture des céréales, que la culture de tous les fourrages artificiels, de toutes les légumineuses, est absolument interdite en France ou frappée dans de telles proportions, qu'elle s'éteindra peu à peu. J'ai donc bien le droit de dire qu'il ne faut pas nous confiner dans la question de transport exclusivement examinée par M. le commissaire des transports maritimes, et qu'il faut que, de cette discussion, qui ne sera qu'une amorce à la discussion générale, sortent, de la salle des séances de notre Assemblée, des directives précises et impérieuses adressées au Gouvernement, pour que, dans un avenir prochain, bien mieux, dans un avenir immédiat, on pare à la situation extrêmement grave dans laquelle nous place la difficulté, sinon l'impossibilité d'importer du phosphate. *(Très bien !)*

La production de la France, en cette sorte de produit minéral, est, vous le savez, messieurs, extrêmement réduite. Les poches si curieuses de la Somme sont à peu près épuisées, et, dans maints autres départements, on n'arrive qu'à des résultats véritablement insuffisants dans les recherches du produit précieux. C'est donc d'Algérie, c'est donc de Tunisie que nous avons à espérer le phosphate qui nous manque, et c'est là que nous devons aller le chercher.

J'ai sous les yeux une correspondance suggestive, que je dois à la très grande obligeance de notre collègue M. Riou. Cette correspondance, monsieur le commissaire aux transports maritimes, ne remonte pas à la plus haute antiquité *(Sourires)* cette correspondance remonte simplement au 6 et au 17 juin écoulés ; en administration, ce n'est même pas avant-hier, c'est aujourd'hui même.

Un importateur marseillais — c'est ici que le port de Marseille se réveille — a demandé la permission d'importer à ses risques et périls...

M. Charles Riou. Il ne demande que la liberté.

M. Flaissières... par ses soins personnels, il a simplement demandé, dis-je, que la liberté lui soit donnée d'importer des phosphates.

M. Gaudin de Villaine. C'est une grande indiscretion. *(Sourires.)*

M. Flaissières. Je parle devant des savants : je m'excuse devant eux, si, par aventure, les renseignements que je vais donner sont inexacts.

Les phosphates, tels qu'on les extrait, les phosphates naturels arrivant d'Algérie, ne peuvent pas être utilisés tels quels pour un résultat immédiat, en vue du résultat dans l'année suivante. Habituellement on leur préfère les superphosphates, c'est-à-dire les phosphates privés des deux tiers de la chaux qu'ils contiennent et ramenés à la forme de phosphates monocalciques, c'est-à-dire à la forme de phosphates solubles

dans l'eau des pluies, dans l'humidité qu'ils trouvent dans la terre.

Cela ne veut pas dire que le phosphate naturel ne puisse pas être employé utilement. Il est certain que, s'il vous venait à la pensée, à vous les agriculteurs possédant, par exemple, des terres argileuses, c'est-à-dire à réaction acide, s'il vous venait, dis-je, à l'esprit d'employer les phosphates naturels, vous n'en auriez pas un résultat immédiat, mais le sous-sol que vous auriez ainsi constitué serait un sous-sol éminemment fertile dans quelques mois ou dans deux ou trois années au plus, lorsque ces phosphates auraient été, par le seul jeu des acides naturels, par l'action des racelles des plantes elles-mêmes et de leurs sucres acides, transformés en une substance soluble et assimilable.

Un importateur marseillais a demandé qu'on lui accordât la liberté d'importer des phosphates. Le ministre de la reconstitution industrielle répondait, le 5 juin, à un de nos honorables collègues, M. Bergeon, député de Marseille :

« Je fais connaître à M. Pellet — c'est le nom de l'importateur — que ce produit, catalogué aux numéros 163 bis et 168 ter du tarif des douanes — phosphate de chaux naturel — est libre sans aucune formalité depuis le décret du 26 janvier 1919. » *(Journal officiel du 21.)*

L'incident était clos, et M. Pellet allait pouvoir, lui, importateur professionnel, importateur spécialiste de phosphates naturels, importer les quantités dont il avait le fret. C'était trop naturel pour que ce fût administratif. *(Sourires.)*

M. Gaudin de Villaine. Les bureaux interviennent.

M. Flaissières. Le 17 juin de la même année, c'est-à-dire onze jours après, on faisait connaître, en effet, qu'on ne pourra importer aucune quantité de phosphate de chaux naturel et que, si on se hasardait à ce geste audacieux et impie, on risquerait la réquisition, car il fallait que l'importateur audacieux que je viens de supposer obtint d'abord l'assentiment d'un groupe dont M. le commissaire du Gouvernement a donné tout à l'heure le nom, nom qui sonne assez mal à mes oreilles après la période de cinq ans de guerre que nous venons de traverser, pendant laquelle les populations n'ont pas toujours eu à se louer des consortiums, des commissions de réquisition, de répartition, des offices plus ou moins nationaux, etc.

Oui, messieurs, je persiste, précisément en raison de cette affaire, à avoir quelques craintes à l'égard de ces groupements...

M. Gaudin de Villaine. Vous avez bien raison.

M. Flaissières... que la guerre, au milieu de ses innombrables catastrophes, nous a infligés.

Il faut s'entendre avec le groupement phosphatier et, si celui-ci ne vous permet pas d'introduire du phosphate naturel, il vous sera impossible de le faire.

M. Hervey. C'est ce qu'on appelle la liberté.

M. Flaissières. Il vous reste alors la possibilité, la chance, d'obtenir peut-être une faible quantité du superphosphate émanant de ce groupe phosphatier au prix fort que j'avais l'honneur d'indiquer tout à l'heure.

M. Gaudin de Villaine *(ironiquement)*. Il faut bien que les intermédiaires vivent !

M. Flaissières. Je suis loin d'avoir la moindre malice dans l'esprit *(Rires)* ; mais je sais, assurément, que la population n'a rien gagné à cette méthode *(Très bien !)* et qu'elle continue à en être éprouvée. Il faut que cela finisse, il faut absolument que cette question soit étudiée à fond, qu'elle soit aérée, il faut qu'on voie exactement s'il y a des moyens de transporter les phos-

phates naturels sans être obligé de passer par le groupe phosphatier.

M. Hervey. Les fourches caudines.

M. Flaissières. On doit se demander, ensuite, qu'est-ce qui a pu empêcher que cet importateur, qui avait à sa disposition tous les moyens, selon sa spécialité habituelle d'importer les phosphates, n'y a pas été autorisé, parce que ces phosphates devaient subir le passage par le groupe phosphatier et n'être amenés que pour devenir des superphosphates.

Même si le phosphate naturel ne devait pas être enrichi par les mécanismes industriels qui en font du superphosphate, ce phosphate peut être employé utilement dans la culture (*Très bien!*) et, par conséquent, si quelqu'un a les moyens d'en importer, il faut qu'il ne soit entravé par aucune espèce d'interdiction (*Très bien!*)

M. Charles Riou. C'est absolument exact.

M. le commissaire du Gouvernement. Permettez-moi de vous faire observer que votre question, qui a un grand intérêt, ne peut pas s'adresser à moi. Il s'agit de licences d'importation, cette fois, et non pas de licences de navigation. C'est, comme vous l'avez dit, du reste, M. le ministre de la reconstitution industrielle qui est intervenu dans cette affaire. Je ne sais pas s'il pourra vous répondre tout à l'heure, mais, pour moi, je suis absolument hors du débat.

M. Charles Riou. Evidemment.

M. Flaissières. J'ai eu soin d'indiquer que nous n'avons pas l'intention de dépasser les limites du cadre où vous vous êtes obligatoirement maintenu. Il s'agit seulement de ne pas laisser passer sans la relever une préoccupation exprimée par vous tout à l'heure, alors que vous vous faisiez, d'ailleurs, l'écho d'autres services, et que vous disiez qu'il ne faut pas, au point de vue financier, augmenter les difficultés provenant du change. Or, depuis quelque temps, précisément, nous tournons dans une foule de cercles vicieux — je ne veux pas dire que le Gouvernement ait tous les vices (*Sourires*) — cercles dont il faudrait sortir. Si nous devons beaucoup d'argent à l'étranger, nous nous appauvrissons, évidemment, en raison du taux où est maintenant le change; mais le moyen de ne pas subir ce préjudice pour 1920, c'est que l'on nous rende possible l'importation de certaines matières premières qui nous permettront de produire nous-mêmes, de telle sorte que nous n'aurons pas à faire appel à l'étranger. De la sorte, nous n'aurons pas à aggraver la situation du change, à laquelle le Gouvernement, très justement d'ailleurs, attache une certaine importance: nous y reviendrons lorsque nous aurons à statuer sur l'ordre du jour qui clôturera l'interpellation, que M. Brager de La Ville-Moysan ne manquera pas de vous soumettre. Ce sera à vous, messieurs, d'indiquer quelle est votre opinion.

Je ne puis pas descendre immédiatement de cette tribune, puisque j'ai la bonne fortune d'avoir devant moi, non seulement les commissaires du Gouvernement les plus distingués, mais un ministre en pied!

Et, puisque j'ai cette bonne fortune, je veux en profiter jusqu'au bout, et considérer M. Claveille, qui, du reste, peut supporter aisément cet honneur, comme le président du conseil lui-même (*Rires*), c'est-à-dire responsable de toute la gestion gouvernementale.

Ce que je disais tout à l'heure, monsieur le ministre, des difficultés de l'importation pour les phosphates, je le répète pour d'autres denrées, pour les denrées de première nécessité, je le répète, pour ce qui a trait aux intérêts vitaux du port de Marseille.

Messieurs, j'ai là une correspondance du syndicat et association de la défense du commerce des boissons en gros. Ce syndicat,

cette association réclame le retrait du décret du 13 juillet dernier, contresigné par M. le ministre de la reconstitution industrielle, interdisant l'importation des vins par les ports méditerranéens. Encore un coup de fortune pour le port de Marseille! Il entrera du vin par tous les ports de France, à la condition que ce ne soit pas le port de Marseille! Si un gouvernement avait la pensée de persécuter le port de Marseille, il ne s'y prendrait pas autrement. Je m'élève aussi, toujours au nom des mêmes intérêts, et non seulement je parle pour moi-même, mais pour notre éminent collègue M. Saint-Germain, contre l'interdiction d'exporter le tabac en feuilles d'Algérie.

Gens heureux, qui pouvez goûter quelque plaisir à rouler une cigarette ou à fumer un cigare, vous déplorez depuis longtemps l'absence complète de ce produit qui faisait votre joie. Et c'est avec terreur que, passant devant un bureau de tabac — exception faite pour celui du Sénat ou de la Chambre des députés (*Sourires*) — vous voyez la fatale inscription: « Pas de tabac. »

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

M. Flaissières. Ce n'est pas que la matière première manque. En Algérie, le tabac pousse; on ne peut pas exporter une feuille de tabac d'Algérie. Pourquoi? Je n'en sais rien.

M. Saint-Germain. Nous non plus.

M. Flaissières. Ce doit encore être un des cercles vicieux du ministère actuel. (*Sourires*.)

Quoi qu'il en soit, c'est Marseille qui supporte les dommages de ces vices et c'est en son nom que je demande qu'on prenne des mesures ou que, du moins, on nous donne des explications.

Tout à l'heure, M. Peytral a été très surpris lorsque, lui soumettant mon projet d'intervention à la tribune, je lui faisais connaître mon intention de protester contre le décret défendant l'importation des vins par les ports méditerranéens. C'est qu'en effet les différents ministères se rejettent mutuellement les uns les autres...

M. le président de la commission des finances. Parfaitement!

M. Gaudin de Villaine. ...les responsabilités.

M. Flaissières. ...les cercles vicieux. (*Sourires*.) La reconstitution industrielle interrogée répond: De moi, ce décret? C'est bien par erreur; je ne l'ai jamais voulu. Voyez commerce.

M. Peytral et moi, tout à l'heure, nous avons vu « commerce ». (*Sourires*.)

M. Gaudin de Villaine. Vous êtes naïfs!

M. Flaissières. Nous avons appris qu'à ce propos les ministères ne sont pas d'accord et que personne ne sait exactement qui a voulu prendre le décret...

M. Hervey. Il y a cependant des signatures au bas.

M. Gaudin de Villaine. Ce sont toujours celles de fonctionnaires subalternes.

M. Flaissières. ...et par quel jeu le ministre de la reconstitution industrielle a ainsi assumé une œuvre de destruction partielle.

M. Saint-Germain. Pourquoi? Quelle en est la raison?

M. le président de la commission des finances. M. Loucheur m'a répondu qu'il n'était que le porte-plume du décret et que la responsabilité ne lui en revenait pas. (*Exclamations*.)

M. Saint-Germain. Qui donc est responsable? Ce décret a eu un inspirateur et un auteur.

M. Gaudin de Villaine. Tantôt, c'est un fonctionnaire, tantôt c'est un parlementaire qui est responsable, ce ne sont jamais les ministres.

M. Flaissières. Je ne retarderai donc pas d'une minute la satisfaction que vous vous

promettez, sur ce point et sur les autres qui ont été effleurés ici, des réponses que M. le ministre ne peut pas manquer de faire au Sénat. (*Très bien! très bien! et applaudissements*.)

M. Claveille, ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Messieurs, je n'étais nullement préparé à embrasser l'ensemble des questions que l'honorable M. Flaissières vient de traiter à la tribune. Mais sans avoir eu à contresigner le décret auquel il vient de faire allusion, j'ai assisté à la délibération du conseil des ministres. Il me sera donc possible de vous donner quelques explications à ce sujet. (*Très bien! très bien!*)

Mais avant de traiter la question générale posée par M. Flaissières, vous me permettez de préciser quelques chiffres concernant les phosphates, objet principal de l'interpellation qui nous est adressée.

Messieurs, je serais enchanté, pour ma part, si les personnes qui extraient des phosphates étaient complètement libres et si ceux qui les transportent l'étaient également; dans ce cas, le Gouvernement n'aurait pas à intervenir et l'honorable M. Brager de La Ville-Moysan n'aurait pas eu l'occasion d'interpeller. Il nous interpelle pour nous dire qu'il faut faire des efforts en vue de transporter les phosphates. C'est sans doute qu'il reconnaît que l'action du Gouvernement doit se produire, car si les extracteurs de phosphates et si les armateurs pouvaient aboutir par leurs propres moyens, toute intervention gouvernementale serait inutile.

Je vais vous démontrer par des chiffres précis que cette intervention du Gouvernement produit certainement un bon effet pour l'agriculture française à laquelle vous vous intéressez si justement.

M. Gaudin de Villaine. Dans l'avenir!

M. le ministre. Tout de suite.

Si vous le permettez, je vais d'abord envisager la période actuelle; j'ajouterai ensuite quelques mots pour ce qui concerne les années qui suivront.

On vous a dit, messieurs, qu'avant la guerre, l'Algérie et la Tunisie produisaient 2,400,000 tonnes de phosphates. A l'heure actuelle, la production de ces phosphates, surtout faute de main-d'œuvre, est tombée à 1,400,000 tonnes. Ici, les transports ne sont pas en cause, c'est simplement la main-d'œuvre qui manque.

M. Hervey. Pourquoi les producteurs produiraient-ils puisqu'ils ne peuvent pas exporter?

M. Gaudin de Villaine. Il y a d'autres gisements.

M. le ministre. Je vous demande la permission, messieurs, d'aller jusqu'au bout de mon raisonnement, mais je ne suis pas fâché, en passant, de donner à l'honorable M. Hervey un mot d'explication.

M. Hervey croit que si la production des phosphates n'est pas plus importante, c'est parce que les exportations sont entravées. C'est là une erreur. Je suis le premier à regretter, non pas seulement comme ministre des transports et comme membre du Gouvernement mais comme Français, que l'Algérie et la Tunisie ne puissent pas produire plus de phosphates. Car indépendamment de ce que nous importerions en France, nous aurions la possibilité d'en exporter ailleurs, et notamment, dans certains pays où le change nous est extrêmement défavorable, en Espagne, par exemple. C'est presque la seule monnaie d'échange que nous ayons avec les nationaux de ce pays, qui réclament avec insistance des phosphates que nous ne pouvons leur donner. Je

suis intervenu personnellement ces jours-ci — quoique cela ne rentre pas dans mes attributions — en faveur de l'augmentation de l'extraction des phosphates, précisément pour pouvoir en exporter dans des pays qui nous intéressent beaucoup au point de vue financier et où cette importation produirait d'excellents effets.

M. Charles Riou. A la condition de ne pas nous en priver.

M. le ministre. Si vous voulez bien me faire l'honneur de m'écouter quelques minutes, je vais vous citer des chiffres qui vous donneront une certaine satisfaction, sinon satisfaction complète.

M. Charles Riou. Ce que je voudrais, ce sont des précisions.

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je n'ai pas l'habitude de monter à la tribune pour y dire des généralités et rester dans les nuages; je suis un homme de réalisation, je crois l'avoir démontré, et si vous voulez bien attendre quelques instants, vous allez voir que les indications que je vais vous donner ont de grandes chances de se réaliser.

Je répète que l'extraction annuelle des phosphates algériens et tunisiens atteint en ce moment le chiffre de 1,400,000 tonnes, soit un million de tonnes de moins qu'avant la guerre. Comment se répartit ce tonnage ?

Je parle là de questions qui ne sont pas absolument de mon domaine, mais j'ai tenu à me renseigner avant de vous répondre et je vous apporte les chiffres qui m'ont été données.

On m'a dit que la répartition du tonnage de 1,400,000 tonnes avait été arrêtée au cours de conférences interalliées tenues à Paris, au commencement de cette année entre les représentants de la France, de l'Italie, de l'Angleterre, de l'Espagne, de la Belgique et de quelques autres puissances. On a décidé de garder 700,000 tonnes pour la France, c'est-à-dire la moitié, et d'en laisser exporter 700,000 tonnes dans d'autres pays.

Le problème qui se présente à nous en ce moment consiste à transporter en France 700,000 tonnes de phosphates. A la fin du mois d'août prochain, combien en sera-t-il venu en France? Exactement 300,000 tonnes. Il reste donc à transporter, de septembre à décembre, 400,000 tonnes, soit 80,000 tonnes par mois pendant ces cinq mois.

En dehors de tout formalisme administratif, de ce formalisme qu'on nous reproche quelquefois injustement, voici comment j'ai opéré. J'ai fait venir dans mon cabinet les armateurs, les représentants du service des transports maritimes — qui a la gestion de certains bateaux appartenant à l'Etat — aussi les phosphatiers. Je ne me suis pas préoccupé de savoir s'ils étaient syndiqués ou non syndiqués, cela n'est pas mon affaire; j'ai demandé simplement au ministre de l'agriculture de m'envoyer les personnes qui fournissent des phosphates en France — j'aurais reçu avec plaisir ceux de Marseille s'il en était venu, mais je ne connais pas nommément tous les phosphatiers — et j'ai exposé à toutes ces personnes réunies le problème à résoudre.

On m'a donné les chiffres que je viens de fournir. J'ai alors abordé la question du transport de ces phosphates. J'ai exercé la plus grande pression possible sur les armateurs libres, en m'inspirant des considérations mêmes que vient de présenter l'honorable M. Brager de La Ville-Moysan. Je leur ai fait comprendre qu'il n'était pas possible qu'ils ne fissent pas, en ce moment, un gros effort pour la France et l'agriculture, et j'ai insisté pour qu'ils cherchassent tous les bateaux disponibles, en vue de les mettre au service du transport des phosphates.

Ils m'ont promis, bien volontiers, de le

faire, et m'ont donné des chiffres précis à l'appui. Les armateurs français ont pris leurs dispositions pour pouvoir transporter eux-mêmes 25,000 tonnes par mois. Le service des transports maritimes, a des bateaux à sa disposition; il en a commandé plusieurs en France et en a acquis en Amérique un certain nombre qui vont pouvoir bientôt entrer en navigation...

M. le président de la commission des finances. Pourront-ils naviguer? (*Sourires.*)

M. le ministre. Oui, ils navigueront et pourront, j'en suis sûr, rendre des services.

En tenant compte de la rotation et de tous autres éléments dans le détail desquels je ne veux pas entrer ici, ce service transportera de 7 à 10,000 tonnes par mois à partir du mois prochain. Nous arrivons déjà à un total de 35,000 tonnes par mois.

La marine militaire employait un certain nombre de bateaux pour transporter le ravitaillement dans la Méditerranée orientale; elle veut bien faire un gros sacrifice en cédant aux phosphatiers une partie de sa flotte, ce qui leur permettra de transporter encore 10,000 tonnes par mois.

En plus, nous avons fait appel à un certain nombre de navires charbonniers dépendant de la marine militaire et employés au transport des combustibles de la flotte méditerranéenne. Nous avons demandé à la marine de vouloir bien, au retour, embarquer les phosphates dans les ports algériens et tunisiens et les débarquer dans les ports français. La marine a bien voulu faire ce sacrifice dans l'intérêt général, et ses bateaux charbonniers pourront transporter facilement 3 à 4,000 tonnes par mois. Enfin, les intéressés espèrent pouvoir affréter des bateaux neutres en nombre suffisant pour transporter quinze autres mille tonnes.

En additionnant tous ces chiffres — chiffres précis que j'ai discutés moi-même, en tenant compte de la durée d'évolution de chaque voyage — nous arrivons à un total de 65,000 tonnes mensuelles environ, que nous espérons pouvoir atteindre dès septembre prochain.

M. Charles Riou. Librement?

M. le ministre. Puisque j'ai fait appel aux armateurs libres, ce n'est pas pour les empêcher de faire ces transports.

Reste un déficit de 15,000 tonnes pour obtenir les 80,000 que j'ai indiquées. Comment combler cette lacune?

Vous allez voir que l'intervention de l'Etat a quelquefois du bon.

Nous sommes en train de négocier des accords avec nos amis alliés ou associés pour l'augmentation de notre flotte marchande. Un premier accord est en voie de réalisation avec les Anglais? Vous avez sans doute entendu dire que les Anglais avaient pris l'engagement de faire passer sous pavillon français 500,000 tonnes de cargos construits en Angleterre. Un certain nombre de ces navires sont prêts ou sur le point d'être terminés. Au lieu de vous demander des crédits pour les acheter, ce qui eût exigé des sommes considérables, nous avons demandé aux armateurs de prendre la totalité de ces 500,000 tonnes.

Vous voyez, messieurs, que je ne tiens pas à faire acheter directement par l'Etat les bateaux disponibles.

Les armateurs ont fait preuve, en cette circonstance comme en beaucoup d'autres, de la plus grande bonne volonté. Tout d'abord, ils ne consentaient pas à prendre la totalité du tonnage. Le prix leur en semblait élevé, étant donné que ces bateaux ne correspondaient pas à leurs convenances personnelles. Lorsqu'on demande à quelqu'un de prendre des marchandises qu'il n'a pas commandées et de les payer, il a bien le droit de faire quelques réflexions. Mais, d'accord avec mon collègue M. Loucheur et avec M. Pierre Dupuy, commissaire

à la marine marchande, nous leur avons tenu un langage qu'ils ont parfaitement compris. Après réflexion et discussion, ils ont donc accepté d'acheter les 500,000 tonnes de cargos anglais. Ces cargos nous seront complètement livrés d'ici un an, et quelques-uns vont l'être bientôt.

Dans les négociations que nous allons entreprendre à Londres, aucune difficulté n'est à prévoir sur ce point. Les premiers bateaux livrés seront affectés de préférence aux phosphates. Voilà le premier point. Comme le calcul précédemment donné ne laissait apparaître qu'un déficit de 15,000 tonnes à transporter par mois, je pense que ces bateaux pourront se charger de presque toute cette quantité.

Nous avons une autre ressource.

La France avait commandé en Amérique, il y a environ deux ans, un certain nombre de bateaux, environ 200,000 tonnes de portée en lourd. Lorsque nos amis américains sont entrés en guerre, ils ont cru devoir les réquisitionner. Nous avons réclamé; mais il ne nous a pas été possible de faire lever alors la réquisition. Depuis que l'armistice est intervenu, les Américains ont consenti à nous donner les bateaux que nous avions commandés. Ils ont accepté notre suggestion, et, maintenant, nous ne sommes plus en discussion que sur un point.

Ce n'est pas devant le Sénat qu'il ne me sera pas permis de faire une allusion financière. On me dit souvent: « Si vous voulez des bateaux, vous en trouverez. » Il ne serait pas digne d'un membre du Gouvernement de ne pas discuter le prix et de ne pas se rendre compte de la valeur de l'acquisition. Nous sommes d'accord pour prendre les 200,000 tonnes américaines, mais à une condition.

Comme la plupart de ces bateaux ont été utilisés, on doit déduire de la valeur initiale un amortissement correspondant à la période d'utilisation. Tout le monde est d'accord sur le principe, et je suis convaincu qu'avec notre bonne volonté commune, nous aurons, d'ici peu de jours, la libre disposition de ces bateaux. Les pourparlers définitifs sont actuellement en cours.

Dans tous les cas, soit du côté anglais, soit du côté américain, j'en suis sûr, ce n'est pas une parole vague, de trouver les disponibilités nécessaires pour transporter les 15,000 tonnes supplémentaires.

Donc, selon toutes les prévisions humaines, nous pouvons assurer qu'en fin d'année nous aurons transporté les 700,000 tonnes de phosphates en France. Mais il ne suffit pas de transporter cette quantité et de les décharger n'importe où.

M. Debierre. Ce sont les bateaux qui nous sont le plus utiles en ce moment.

M. le ministre. Monsieur Debierre, si vous voulez bien me poser des questions tout à l'heure, je me tiendrai à votre disposition pour y répondre; mais, pour le moment, nous sommes sur le terrain des phosphates.

M. Debierre. J'aimerais mieux des bateaux. Vous nous faites toujours des promesses. Je ne veux pas dire cependant que vous cherchiez à nous « monter un bateau » en ce moment. (*Sourires.*)

M. le ministre. Je me mets volontiers à votre disposition pour parler de bateaux et de toutes autres questions de ma compétence; mais, pour le moment, je vous prie de me laisser aller jusqu'au bout de mon raisonnement.

Les 700,000 tonnes de phosphate étant arrivées en France, j'ai le droit, comme ministre des transports, de m'occuper du déchargement dans les ports et du transport par chemin de fer.

M. Gaudin de Villaine. C'est non seulement votre droit, mais votre devoir.

M. le ministre. C'est une raison pour

laquelle la jonction entre les transports maritimes et les transports à l'intérieur est justifiée.

En ce qui concerne les lieux de livraison, je dois m'entendre avec le groupement phosphatier, dont on parlait tout à l'heure, pour mettre ces phosphates à la disposition des industriels. On en débarquera, bien entendu, à Marseille. Vous voyez donc que ce port n'est pas frappé d'interdit.

M. Flaissières. Je respire.

M. le ministre. Après certaines déclarations que je ferai tout à l'heure, vous respirez encore mieux.

M. Flaissières. Ah! Continuez! (*Sourires.*)

M. le ministre. On débarquera des phosphates à Marseille, Cette, Bordeaux, la Pallice, Nantes et dans d'autres ports un peu moins importants.

Nous avons fait la répartition de ce tonnage par port. Nous avons pris les dispositions nécessaires pour qu'il puisse être reçu. Nous ferons le nécessaire pour qu'il soit transporté par chemin de fer.

Par conséquent, le problème des phosphates sera résolu comme je l'ai dit, et dans les limites que j'ai indiquées. A l'heure actuelle, il est impossible de procéder autrement.

Toutefois, il faut penser aux annés qui vont venir, et pour celles-ci, la question se pose ainsi : augmenter le nombre des bateaux. Que faut-il faire pour cela ?

Je vais vous indiquer, en quelques mots, ma manière de voir. Tout d'abord, nous avons établi la liste des bateaux acquis, construits ou commandés par l'Etat, grâce aux crédits qui ont été votés. A l'heure actuelle, je constate que le tonnage brut figurant sur cette liste s'élève à 509.000 tonnes, dont 36.000 de paquebots et 473.000 de cargos et navires divers : schooners, navires en bois, chalands, etc. Certains d'entre eux ne nous seront livrés que dans un an ou dix-huit mois; mais cela fait néanmoins 500.000 tonnes environ commandées par l'Etat.

En ce qui concerne les armateurs, je vous ai dit que je comptais faire un large appel à eux, sans cependant avoir l'intention de leur imposer une volonté quelconque de la part de l'Etat. Je suis tout disposé, au contraire, à leur prêter mon concours, et à laisser à l'initiative privée la part considérable qui doit lui revenir dans les affaires. Je leur ai demandé ce qu'ils avaient l'intention de faire, et je suis heureux de dire à cette tribune qu'ils ont accompli de très grands efforts que l'on ne soupçonne pas.

A l'heure actuelle, en tenant compte des commandes définitives, c'est-à-dire des traités passés soit en France, soit à l'étranger, je constate qu'ils ont, en commandes fermes, 1,015,000 tonneaux de bateaux, dont 491,000 de paquebots et mixtes, et 524,000 de cargos et divers. Avec les commandes de l'Etat, cela donne un chiffre de 1,524,000 tonneaux.

Bien entendu, ce chiffre est tout à fait insuffisant, malgré son importance. Tout le monde sait, en effet, que la France n'a jamais eu la flotte commerciale nécessaire à ses besoins. Il me suffira de rappeler que les importations, avant la guerre, n'étaient faites qu'à concurrence de 23 p. 100 avec le pavillon français. Les trois quarts des marchandises à destination de la France arrivaient donc sous pavillon étranger.

Depuis longtemps, on discute sur le nombre de navires que nous devons avoir. La France qui, avant la guerre, comptait, paquebots et cargos réunis, 2,400,000 tonneaux de flotte commerciale, devrait en posséder au moins 5 millions. J'aurai l'honneur de soumettre au Parlement, à très bref délai, un projet de loi qui a été minutieusement préparé. Vous verrez que, si vous

nous suivez, dans trois ans, — j'indique une date ferme et non pas un nombre d'années indéterminé, — la flotte commerciale de la France pourra atteindre un tonnage double de celui d'avant-guerre, compte tenu de toutes les additions et commandes que j'envisage.

Pour cela, il faut passer des commandes. Afin de déterminer le nombre des bateaux à commander, j'ai fait faire un recensement précis des capacités de construction des chantiers français. Il est fort bien d'acheter des bateaux chez nos alliés, mais il vaut mieux occuper nos ateliers et nos ouvriers de France.

M. Gaudin de Villaine. En effet.

M. le ministre. D'accord avec les constructeurs, d'accord avec l'armement libre, d'accord avec tous ceux qui connaissent bien ces questions, j'ai donc fait faire un recensement précis et détaillé de toutes les possibilités de la construction française. Dans le projet de loi auquel je fais allusion, vous verrez que je demande les crédits nécessaires, non pas pour acheter seulement à l'étranger des bateaux...

M. Gaudin de Villaine. Vous avez raison.

M. le ministre. ...mais pour en construire beaucoup en France. Je vous demanderai de m'autoriser à commander aux ateliers français la totalité de leur production pendant trois ans, si, comme je l'espère, les prix sont raisonnables.

Je vois dans les journaux, j'entends dire partout qu'il faut des bateaux. Eh bien! je veux en trouver; mais, permettez-moi l'expression, je ne veux pas acheter des « rosignols ».

M. Millès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. Sur quels crédits ?

M. le ministre. Monsieur le rapporteur général, il s'agit du compte spécial de 850 millions que vous avez bien voulu faire voter. C'est sur ces 850 millions qu'on a commandé les 500,000 tonnes de bateaux dont j'ai parlé tout à l'heure. Je vous demanderai l'augmentation de ce compte spécial. D'ailleurs, ce ne sera pas une dépense perdue, parce que ces bateaux ont une valeur productive. C'est une première mise de fonds.

Je crois vous en avoir assez dit pour vous montrer que le Gouvernement et moi-même, depuis deux mois que j'ai l'honneur de m'occuper de la marine marchande, nous avons étudié la question avec la volonté d'aboutir vite et de vous apporter des chiffres sérieux. Si je me trompe, je serai le premier à le reconnaître; mais j'attends qu'on me le démontre.

Permettez-moi d'ajouter qu'il ne suffit même pas d'avoir des bateaux pour obtenir des transports convenables, car il faut que ces bateaux ne séjournent pas trop longtemps dans les ports.

M. Flaissières. Très bien !

M. le ministre. La question des ports est intimement liée à celle des bateaux. Je montrerai à la commission compétente du Sénat et à la haute Assemblée ensuite, l'effort considérable que nous faisons dans les ports pour y diminuer le séjour des bateaux. Je ne dirai qu'un mot d'une question dont vous entendez parler tous les jours, et qui a une importance capitale : l'importation des charbons. On a dit qu'il est indispensable d'importer des charbons américains. Il n'y a pas, en effet, d'autre solution à la crise. Mon collègue M. Louchet l'a déjà expliqué devant la Chambre des députés et il a eu parfaitement raison. Mais ceci va nous obliger à améliorer le déchargement des navires dans nos ports. On ne peut employer ici des bateaux de 3 à 4,000 tonnes, comme la plupart de ceux qui font le service entre la France et l'An-

gleterre; il faut des bateaux calant huit à neuf mètres, avec un tonnage de 8 à 12,000 tonnes. Il faut, de plus, qu'ils puissent être déchargés à raison de 2,000 tonnes au minimum par jour et par bateau. Or, il n'y a pas beaucoup de ports français où l'on puisse actuellement arriver à ce résultat. Nous ne possédons guère qu'un port de ce genre et cela grâce à un transporteur spécial qui a été construit au cours de la guerre. J'estime que ce système doit être généralisé. Nous étudions les projets nécessaires pour faire installer, dans les grands ports, des appareils qui permettront un résultat semblable.

Il y a aussi, messieurs, une autre question non moins importante. C'est celle des gares de triage aux abords des ports. Il faut les agrandir, parce qu'elles n'ont pas été construites pour recevoir un trafic aussi important. Si mes successeurs suivent ce plan, je crois qu'ils arriveront à établir un système de transports et en particulier de déchargement qui répondra aux véritables besoins de la France. (*Très bien! très bien!*)

M. le rapporteur général. Nous désirons que vous le fassiez vous-même.

M. Flaissières. Puissiez-vous vous succéder à vous-même.

M. le ministre. Puisque vous êtes si aimable pour moi, monsieur Flaissières, je vais vous parler du port de Marseille. (*Sourires.*)

M. Vieu. C'est un échange de bons procédés. (*Nouveaux rires.*)

M. le ministre. Monsieur le sénateur, vous avez parlé du décret du 13 juillet 1919. Je n'en suis pas le signataire; mais je sais dans quelles conditions il a été pris. En vertu de la solidarité ministérielle dont vous avez parlé tout à l'heure, je vais vous répondre sur ce point.

C'est moi qui ai demandé que les ports français de la Méditerranée fussent fermés temporairement à l'importation des vins étrangers. Il ne s'agit pas, bien entendu, de l'Algérie.

M. Saint-Germain. L'Algérie n'est pas un pays étranger.

M. le ministre. Il s'agit des vins étrangers seulement, et les vins d'Algérie peuvent débarquer à Marseille comme hier.

Lorsque la question a été posée, j'ai dit que, pour le moment, le port de Marseille étant encombré d'une énorme quantité de fûts de vin venant surtout d'Algérie, il ne serait pas bon d'autoriser l'importation de nouveaux vins par ce port, parce que j'étais sûr qu'il fallait plusieurs mois pour enlever ceux qui se trouvaient sur les quais.

Ce n'est donc pas du tout pour empêcher le port de Marseille de recevoir des vins que la décision a été prise.

Maintenant, il y a sur la Méditerranée, d'autres ports que Marseille : Port-Vendres, Cette et plusieurs autres. Ces ports présentent des avantages et des inconvénients. Pour moi, ils ont aujourd'hui l'inconvénient d'être trop près des départements qui produisent le plus de vin en France. Vous ne pouvez pas ignorer que le Gard, l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales sont des départements très producteurs de vin, qui longent la côte méditerranéenne, et que l'on ne me pardonnerait pas de les délaisser si peu que ce soit.

M. Flaissières. Ce sont surtout les viticulteurs de l'Aude, de l'Hérault et du Gard qui ne vous le pardonneraient pas, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je prendrai mes responsabilités vis-à-vis de tous les viticulteurs de France, et en particulier de ceux du Midi, que je connais bien; mais, quand on a à résoudre un problème de transports comme celui-ci, pour lequel je ne veux pas entrer dans des considérations générales et faire de l'économie politique, il est bien certain qu'il est inutile de donner l'autorisation

d'importer des vins étrangers que je ne pourrais pas transporter à leur destination définitive, sans occasionner de grands retards.

M. Herriot. Je comprends très bien votre raisonnement, monsieur le ministre, et je l'approuve tout à fait. Mais, si je me rappelle bien vos décisions, elles n'excluent pas toute dérogation.

M. le ministre. Pas du tout.

M. Herriot. Voici le cas que je me permets de vous signaler.

Dans une grande ville que je connais peut-être mieux que d'autres, nous voudrions recevoir des vins du Midi. Mais, quand pour des raisons de prix, il nous est plus avantageux de recevoir des vins d'Espagne, vous ne refuserez pas, je pense, d'étudier les propositions qui vous seront faites en vue de faire entrer ces vins d'Espagne par Cerbère ou Cette.

M. le ministre. Vous avez été mon chef, mon cher ministre; je me le rappelle avec beaucoup de plaisir et s'il m'était possible de vous être agréable, j'en serais particulièrement heureux. Cependant vous pouvez trouver une solution par un autre moyen.

La ville de Lyon peut recevoir des vins étrangers par voie ferrée, car le décret ne ferme pas la frontière terrestre, mais simplement la frontière maritime où les ports sont tellement encombrés aujourd'hui qu'il serait inutile d'y faire venir d'autres vins.

M. Herriot. Permettez-vous que nous vous soumettions des propositions?...

M. le ministre. Très volontiers. Je me hâte d'ajouter d'ailleurs qu'il ne s'agit en ce moment que d'une situation transitoire, d'une situation de fait en dehors de toute doctrine d'économie politique et qui n'implique pas du tout que nous ayons la moindre intention d'être désagréables au port de Marseille ou aux autres ports de la Méditerranée. Nous voulons y faire venir le plus de denrées possible et, dès que la situation des transports le permettra, je proposerai moi-même de retirer l'interdiction visée.

M. Flaissières. Je vous remercie.

M. le ministre. Je ne voudrais pas continuer ces explications déjà trop longues. (*Parlez! parlez!*) Si j'ai réussi à montrer qu'au point de vue technique, nous avons fait le nécessaire pour faire venir les phosphates auxquels la haute Assemblée s'intéresse tout entière, si j'ai réussi à vous donner la conviction que les 700,000 tonnes indispensables arriveront d'ici le 31 décembre, si, enfin, j'ai pu vous donner une idée suffisante de nos projets en ce qui concerne les transports maritimes, et si cette idée vous a plu, j'en serai enchanté. (*Vifs applaudissements. — M. le ministre, en regagnant sa place, reçoit les félicitations d'un certain nombre de sénateurs.*)

M. le président. La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan.

M. Brager de La Ville-Moysan. Le Sénat comprendra que les explications fournies par M. le ministre des transports me donnent plus de satisfaction que celles qui ont été fournies tout à l'heure par M. le commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande. Je vois avec plaisir que, depuis un mois que la question est posée, on a déjà fait des efforts très sérieux pour procurer à l'agriculture française les phosphates dont elle a besoin. (*Très bien! très bien!*)

D'ici le 31 décembre, nous a-t-il dit tout à l'heure en descendant de la tribune, M. le ministre des transports aura procuré les 700,000 tonnes qu'il est possible d'attribuer, pour l'année, à l'agriculture française. J'en suis enchanté. Mais cette réponse ne me donne cependant pas complète satisfaction. Ce n'est pas au mois de novembre ou de décembre qu'il faut avoir une quantité im-

portante de phosphates; c'est bien avant. C'est en octobre et novembre que se font les ensemencements; de plus, il importe qu'on ait eu le temps auparavant de transformer les phosphates en superphosphates.

Il y a en effet, une différence considérable entre les résultats obtenus à l'aide de phosphates à l'état naturel et ceux obtenus par des superphosphates. Le phosphate à l'état naturel produit sans doute un effet au point de vue agricole, mais cet effet sera très lent.

M. Gaudin de Villaine. Il faut compter deux ans.

M. Brager de La Ville-Moysan. Le phosphate à l'état naturel ne se dissout que très lentement; son effet dans la terre ne devient réellement appréciable qu'au bout de dix-huit mois ou deux ans. Or, ce que nous cherchons en ce moment et ce que je viens vous demander c'est de fournir à notre agriculture des engrais qui puissent produire un effet sur les semences qui vont être mises en terre à l'automne prochain et sur la récolte du mois d'août 1920. Si vous nous donnez des engrais qui ne peuvent produire leur effet qu'en 1921, il est évident que, l'année prochaine, nous serons accablés à des dépenses formidables en blés étrangers et que le résultat que je poursuis ne sera pas obtenu.

Par conséquent, il faut que les phosphates puissent arriver à temps pour être transformés en superphosphates avant d'être livrés à l'agriculture: c'est-à-dire que d'ici le 15 ou 20 septembre, il faut qu'un effort énorme soit fait pour transporter les phosphates algériens.

Je demande donc à M. le ministre s'il ne serait pas possible d'intensifier encore plus qu'il ne l'a dit tout à l'heure le transport des phosphates.

Voulez-vous me permettre, monsieur le ministre, de vous soumettre une idée qui n'est peut-être pas pratique, mais qui peut cependant être étudiée? Vous avez parlé du transport par les armateurs français. Je suis d'avis, comme vous, qu'il faut utiliser les bateaux français autant que possible, mais enfin lorsqu'on n'en a pas assez, pourquoi ne pas essayer de recourir aux navires étrangers? Les charbonniers anglais de Swansea, de Cardiff et des autres ports de la côte ouest de l'Angleterre vont jusque dans la Méditerranée. Ne serait-il pas possible de trouver là un certain nombre de bateaux qui accepteraient de prendre comme fret de retour des phosphates à destination non pas de l'Angleterre, mais des ports de la Manche et de l'Atlantique, de Brest, par exemple, qui est en somme presque sur leur passage de retour? Certains de ces bateaux ne seraient peut-être pas fâchés de cette combinaison, qui aurait l'avantage pour nous d'intensifier encore davantage le transport de nos phosphates à notre destination.

Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que je reconnaissais que l'action de l'Etat avait du bon. C'est parfaitement exact: il y a des cas dans lesquels l'action de l'Etat est indispensable. Nous sommes justement dans un cas de ce genre. Je voudrais que l'action de l'Etat s'exercât pour aider au transport des phosphates, et pour le faire lui-même quand il ne peut pas être fait par l'initiative privée; mais je ne serais pas fâché, par contre, qu'elle ne s'exercât pas pour gêner ces mêmes transports.

Cela ne s'adresse pas à vous, je m'empresse de le dire, et lorsque j'ai pris la parole tout à l'heure je n'ai pas voulu faire état d'une dépêche que j'ai reçue, ce matin même, parce que la critique dont elle se fait l'écho ne s'adresse pas à votre ministère. Mais, enfin, puisque je suis à la tribune, je vais en profiter pour attirer l'atten-

tion du Sénat et celle du Gouvernement, dans la personne d'un autre ministre, sur les difficultés extrêmes que les fabricants de superphosphates trouvent actuellement à faire transporter des phosphates en France.

Le groupement phosphatier dont a parlé, il y a un instant, mon honorable collègue, M. Flaissières, n'arrivant pas à trouver les affrètements nécessaires, il était naturel que l'initiative des gens qui en ont un besoin absolu s'ingénîât pour trouver personnellement des moyens de transport.

Un grand syndicat agricole d'Ille-et-Vilaine a réussi sur ce point à obtenir un commencement de résultat: il s'est entendu avec le fabricant de superphosphate qui le fournit d'ordinaire pour tâcher de trouver du fret; il en a trouvé, mais il s'est heurté à des difficultés administratives imprévues et vraiment déplorables.

Voici à ce sujet le texte de la dépêche dont je parlais tout à l'heure qui m'est adressée par le secrétaire du syndicat.

« Sur les instances pressantes de nos syndiqués, avons pour les usines de affrété pour trois voyages successifs voilier à moteur italien *San-Marco* portant 500 tonnes pour transporter phosphates Gafsa de Sfax à Cette; compagnie Gafsa nous informe que, office central des produits chimiques agricoles au ministère de l'agriculture qui est chargé des répartitions de phosphates lui refuse autorisation de charger le voilier italien *San Marco*; nous nous étions cependant mis d'accord avec compagnie du Midi pour transporter ces phosphates, etc. »

C'est là un cas identique, à mon sens, à celui qui a été signalé tout à l'heure par M. Flaissières, sur communication d'une pièce de M. Riou. Le groupement phosphatier doit probablement être saisi, par le ministère de l'agriculture, de toutes les demandes d'importation de phosphates, de façon qu'une répartition équitable soit faite entre tous ses membres. C'est peut-être très bien, mais dans ces conditions, avec les difficultés de toutes sortes, avec l'impossibilité où le groupement phosphatier se trouve d'avoir les affrètements nécessaires par suite du coût des frets, avec l'interdiction qui est faite aux industriels et même aux syndicats agricoles de faire venir directement des phosphates, comment voulez-vous que l'agriculteur puisse s'en procurer? Il y a là une situation désolante. Il faut de toute nécessité y mettre fin. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre des transports nous a donné tout à l'heure des renseignements qui, s'ils ne me satisfont pas complètement, me donnent cependant un large commencement de satisfaction. Je le remercie de ce qu'il a déjà fait et je lui demande de faire encore davantage si cela est possible, notamment de vouloir bien intervenir auprès d'un autre ministère pour qu'une organisation divergente n'entrave pas les efforts qu'il fera pour faire venir les phosphates dont nous avons si grand besoin.

Et comme conclusion de ce débat, j'ai l'honneur de remettre à M. le président un ordre du jour dans lequel j'exprime à M. Claveille la confiance que nous avons tous en lui. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je suis très sensible au témoignage de confiance de M. Brager de La Ville-Moysan. Je me charge d'intervenir auprès de mon collègue de l'agriculture au sujet du télégramme qu'il a entre les mains.

M. Brager de La Ville-Moysan m'a demandé s'il n'était pas possible de trouver des ba-

teaux anglais qui transportent du charbon en Méditerranée et qui prendraient, au retour, des chargements de phosphates. Nous y avons pensé et nous avons fait des efforts dans ce sens. Mais ces bateaux prennent d'abord comme fret de retour les phosphates d'Algérie destinés à l'Angleterre, et aussi les minerais de fer qui lui sont non moins nécessaires. Pour ces raisons, ces bateaux n'ont pu, jusqu'à ce jour, charger notre phosphate.

Mais, messieurs, dans les négociations que nous avons engagées et qui sont en cours à Londres; nous avons d'autres sujets de conversation. Tout à l'heure, je vous ai dit que les armateurs français s'étaient déclarés disposés à prendre 500,000 tonnes de bateaux actuellement construits. Je n'ai pas voulu beaucoup insister sur ce point, car on aurait pu me reprocher d'avancer des choses qui ne se réaliseront peut-être pas. Mais il y a là une soupape de sûreté. Si, au lieu de ces quinze ou vingt bateaux, je peux obtenir que les armateurs anglais en livrent bientôt quarante ou cinquante, j'aurai le complément de tonnage qui nous est nécessaire. Et alors au lieu d'attendre au 31 décembre — j'ai fixé ce terme pour ne pas trop promettre — il me sera possible d'être en avance.

Vous pouvez être assurés que tous mes efforts tendront à ce résultat. Seulement je n'ai pas voulu indiquer des chiffres et des dates qui n'auraient pas toutes les chances d'être observés. *(Très bien! très bien! et applaudissements.)*

M. Brager de La Ville-Moysan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan.

M. Brager de La Ville-Moysan. Je me permettrai de suggérer à M. le ministre que, s'il n'y avait qu'une question de fret, il serait possible, sans doute, en augmentant les taux du fret, d'avoir des bateaux anglais, d'obtenir qu'ils nous transportent des phosphates. Ce n'est pas deux ou trois francs de plus par tonne qui importe à l'heure présente: c'est d'avoir des phosphates et d'en avoir le plus possible. Une légère différence dans le taux du fret est insignifiante en regard du bénéfice formidable que notre agriculture peut retirer de l'importation d'une quantité considérable de phosphates et de la diminution de dépense qui en résultera pour nous l'an prochain, si nous en avons assez pour nos travaux agricoles. *(Très bien!)*

M. le commissaire du Gouvernement. C'est exactement la pensée que j'exprimais tout à l'heure, alors que je me félicitais de la dénonciation de l'accord Maclay qui rendait impossibles des négociations de la nature de celles que vous venez de suggérer.

À l'heure présente, en dehors de ce que nous espérons obtenir à Londres dans les entrevues qui ont lieu et dont vient de parler M. le ministre des travaux publics, nous pouvons négocier avec les neutres, ou avec n'importe quelle puissance, l'affrètement des navires qui pourraient servir à l'usage que vous considérez à juste titre comme urgent et indispensable...

M. Brager de La Ville Moysan. Primordial.

M. le commissaire du Gouvernement. ... à l'agriculture et au ravitaillement de notre pays, nous pourrions essayer d'obtenir, en payant plus cher que les 25 schellings que nous impose l'accord Maclay, soit du tonnage anglais, soit du tonnage neutre, en supplément de ce qui nous avait été jusqu'à ce jour concédé. Si le ravitaillement s'occupe lui-même de cette question d'affrètement, si le ministère de la reconstitution industrielle recherche lui-même des bateaux pour le transport des charbons, je considère

volontiers qu'il peut être du ressort et de la responsabilité du commissariat de la marine marchande de rechercher, pour des organisations peut-être un peu moins bien préparées à ce rôle, les bateaux qui peuvent être nécessaires, pour le transport des phosphates, notamment. *(Très bien!)*

M. Maurice Sarraut. Je demande la parole.

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

M. Maurice Sarraut. Messieurs, je voterai bien volontiers, et de tout cœur, l'ordre du jour déposé par notre distingué collègue M. Brager de La Ville-Moysan. J'approuve pleinement ses déclarations et je ne songeais certainement pas à prendre la parole dans cette interpellation; si jecrois devoir intervenir dans le débat, c'est uniquement parce qu'il ne m'est pas possible de laisser passer les paroles échangées tout à l'heure entre M. Herriot et M. le ministre des travaux publics, sans soumettre à mon tour au Sénat une courte observation. Elle porte sur l'importation et le transport des vins étrangers. Cette question a surgi aujourd'hui, ici tout à fait incidemment, et l'on ne s'expliquerait pas que nous donnions par notre silence une adhésion quelconque à la thèse qu'a soutenue ici notre collègue M. Herriot. Une telle question mériterait un examen beaucoup plus approfondi, car elle touche à une série de considérations importantes et graves, et ce serait aller un peu vite que de vouloir la régler dans un court dialogue.

Notre distingué et excellent collègue M. Herriot a demandé que des facilités fussent consenties par le Gouvernement pour l'introduction des vins espagnols en France et leur transport sur nos voies ferrées. Nous ne pouvons pas donner notre assentiment à sa réclamation, ni nous associer, en aucun façon, au désir qu'il a exprimé, parce que nous sommes persuadés que de telles facilités, si l'on avait la faiblesse d'y consentir, seraient absolument nuisibles à l'intérêt général bien compris du pays.

Je ne dois pas, d'autre part, laisser ignorer au Sénat que, dans les départements viticoles de France, l'effet serait déplorable si l'on voyait des vins étrangers circuler en quelque sorte d'une façon privilégiée, alors que les celliers des producteurs français resteraient garnis d'une récolte dont la crise des chemins de fer rend encore l'écoulement difficile.

Le Gouvernement a pris récemment, et brusquement d'ailleurs, la décision de laisser introduire dans certains ports de l'Atlantique des vins étrangers. Il n'a pas cru devoir consulter auparavant les intéressés; il n'a pas cru devoir même, et nous lui en faisons le reproche, fixer le contingent des quantités qu'il laisserait introduire.

Le groupe viticole du Sénat a fait, à ce sujet, non pas dans l'intérêt égoïste d'une région, mais dans l'intérêt général, les observations nécessaires. Nous espérons qu'il en sera tenu compte; nous comptons notamment que cette question, très importante, du contingentement, que le décret a laissée dans l'ombre, sera réglée. *(Très bien!)*

Nous comptons que la loi sur les franchises sera rigoureusement appliquée à ces vins que l'on introduit. Mais nous pourrions soulever ici même, si c'était l'heure d'un pareil débat, bien d'autres points qui touchent essentiellement à l'avenir économique de ce pays, et contre les répercussions graves que des décisions de ce genre, subites et insuffisamment étudiées, peuvent entraîner pour celui-ci.

Nous pourrions rappeler les sacrifices de tous ordres consentis durant la guerre par la viticulture, rappeler son labeur obstiné d'avant-guerre, les crises douloureuses qu'elle a subies, montrer que la prospérité

même de la nation est liée à son intérêt, traiter la question du change et démontrer que l'introduction des vins étrangers en France n'est pas sans offrir de graves inconvénients. *(Très bien!)*

Mais j'ai promis de ne faire, dans une question née aussi incidemment, que de courtes observations et je reviens à la question des transports soulevée par mon collègue Herriot. Il faut bien que je signale au Sénat la situation telle qu'elle est: on semble ignorer que, par suite des grèves des métallurgistes et des mineurs, par suite du déficit de personnel et de matériel, toutes questions que nous examinons en ce moment même à la commission des chemins de fer, il y a en ce moment, sur les chemins de fer, un trouble qui n'est pas près de disparaître. Les gens compétents prétendent que cette situation va durer trois ou quatre mois. Dans tous les cas, à l'heure actuelle, sur certaines compagnies de chemins de fer, notamment sur les réseaux du Midi et du Paris-Lyon-Méditerranée — et si les renseignements que j'ai sont inexacts, je demanderai à M. le ministre des travaux publics de les rectifier — il y a sur ces réseaux des retards de 130 à 178 trains par jour, trains immobilisés et qui ne peuvent pas partir. *(Adhésion.)*

Or, les viticulteurs méridionaux, et c'est une raison de la cherté du vin, ont eu les plus grandes peines du monde à assurer leurs transports. A ce point de vue, d'ailleurs, aucun d'eux ne songe à adresser le moindre reproche à M. Claveille qui, avec un dévouement inlassable, avec beaucoup de méthode et de qualités réelles d'organisateur, s'est employé à les secourir, avec le concours des chambres de commerce, dans la crise fort grave qu'ils viennent de traverser. *(Très bien!)*

Mais comment voulez-vous qu'ils admettent, sans protestations, que l'on se désintéresse d'eux pour se préoccuper d'amener dans de grands centres de consommation des vins étrangers; on n'est pas encore au bout de l'effort nécessaire pour régulariser la circulation du vin français. Et c'est ce moment que l'on choisirait pour faire passer devant celui-ci la concurrence de produits destinés à l'éliminer de marchés où nos produits nationaux revendiquent tout naturellement leur place? Nous n'y pouvons consentir; ce que nous demandons fermement, c'est que dans toute la mesure du possible, les transports français servent aux produits français, avant d'être le véhicule des produits étrangers. *(Applaudissements.)*

M. Simonet. Le consommateur français demandera, à son tour, que le producteur du Midi veuille bien diminuer son prix de vente.

M. Maurice Sarraut. C'est là une question, mon cher collègue, qui mériterait d'être traitée très longuement, et je vous assure que nous ne serons pas embarrassés pour y répondre. Si l'on vous apportait les chiffres concernant le coût actuel de la production du vin, vous seriez tout à fait surpris. Les frais ont triplé, parfois même quadruplé en certaines exploitations; la main-d'œuvre, les engrais, les produits anticryptogamiques, les frais d'exploitation, les soufres, bref tous les éléments de la production viticole ont augmenté dans des proportions formidables. Est-ce un phénomène particulier? Non. Vous savez bien que c'est un phénomène d'ordre général. Et il n'est pas surprenant que vous ayez eu, sur le vin comme sur tant d'autres produits, des surprises peu agréables pour vous qui représentez des pays de consommation? Ces surprises, le Midi les a éprouvées à son tour par les produits et les objets qu'il est obligé de se procurer ailleurs que chez lui.

Il ne faut pas vous imaginer que le désir du Midi soit de vendre son vin à des prix

excessifs : il souhaite simplement être à l'abri des crises qui l'ont bouleversé, se tirer d'affaire raisonnablement en vendant, bien entendu, avec un bénéfice normal, le vin qui constitue son élément essentiel de production, de richesse, de vie économique. (*Très bien !*) Chassez cette pensée qu'il soit favorable à la spéculation, qu'il applaude aux bénéfices scandaleux que peuvent réaliser sur son dos, parfois, certains intermédiaires ; non, il ne souhaite pas abuser d'une situation dont il souffre lui-même pour les produits qu'il consomme et qu'il est obligé de se procurer à grands frais.

M. Simonet. Je voudrais bien qu'il en fût tout à fait ainsi.

M. Maurice Sarraut. Pour en revenir à la question, et en m'excusant auprès de mes collègues de la longueur de ces observations (*Parlez !*), je tiens à dire que nous ne pouvions pas laisser passer sans la protestation que je viens d'apporter l'éventualité de mesures qui aboutiraient à laisser s'introduire librement en France des vins étrangers et à mettre à leur disposition les moyens de transport qui, nécessaires à la production viticole française, doivent à notre avis lui être en premier lieu réservés. (*Applaudissements.*)

M. Albert Peyronnet. Je dois signaler que les navires font de plus en plus défaut pour le transport des vins du Midi. L'office d'alimentation de l'Allier attend depuis des semaines les vins achetés dans cette région et destinés à ravitailler la population de ce département. Une telle situation ne peut se prolonger plus longtemps, et il importe que des mesures soient prises sans retard. (*Très bien ! très bien !*)

M. Charles Riou. Je demande la parole.

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

M. Charles Riou. Je n'avais en aucune façon l'intention d'intervenir dans ce débat. Il me suffisait d'avoir entendu les déclarations de mon très distingué collègue M. Brager de La Ville-Moysan, pour me référer purement et simplement à ce qu'il a dit, tendant à permettre à la liberté du commerce d'importer en France, autant que cela serait possible, les phosphates dont nous avons tant besoin.

Mais puisque notre collègue, en remontant à la tribune, a donné communication au Sénat d'un télégramme qu'il venait de recevoir d'un de nos compatriotes de Bretagne, il me permettra de m'associer tout particulièrement à la protestation du syndicat d'Ille-et-Vilaine dont il vient de parler contre ce qui s'est passé au ministère de l'Agriculture, lorsque M. Boret en était le titulaire.

M. Boret avait installé malheureusement à côté de lui, sous sa direction, direction qui trop souvent lui échappait, ce que, dans ce télégramme, on a appelé un office central d'agriculture, organisme qui, en réalité, s'était constitué, en fait, une sorte de personnalité qui semblait échapper au ministre auquel elle devait ressortir.

Je demande, par conséquent, que le débat qui vient de s'engager et qui va avoir pour conclusion l'ordre du jour, accepté je crois, par tout le monde, de notre honorable collègue M. Brager de La Ville-Moysan, ait une répercussion toute naturelle auprès du nouveau ministre de l'Agriculture afin que, désormais, ce soit avec les agriculteurs eux-mêmes et directement que le ministre traite les questions qui seront soumises à son autorité, et non plus par les soins des intermédiaires qui, malheureusement, ont abusé trop souvent de leur situation. (*Très bien !*)

M. Herriot. Je demande la parole.

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

M. Herriot. Monsieur Je ne veux pas pro-

longer le débat soulevé par une observation de détail.

M. Sarraut a indiqué, et je suis de son avis, qu'il faut avant tout favoriser la production française. Je le crois, et les marchands dont je parle préféreraient s'adresser à des Français au lieu d'aller chercher des produits en Espagne. On invoque l'engorgement des voies ferrées. Si le Midi qui désire vendre voulait nous indiquer des prix raisonnables et des points sur lesquels nous pourrions prendre de la marchandise en grande quantité, comme un grand fleuve nous relie, nous pourrions nous organiser pour soulager le chemin de fer. Mais, à l'heure actuelle, quand on voit la hausse constante du prix du vin et que l'on se préoccupe, pour bien des raisons, du problème de la vie chère, il est malheureusement obligatoire de faire appel, pour un temps de crise, à l'importation.

Je reconnais que cette solution ne peut être que temporaire, mais je demande à mon collègue M. Sarraut de bien vouloir m'aider, de toute son autorité, pour que nous puissions, nous, centre de grande consommation, passer des contrats très importants avec les centres de production. Je suis sûr que M. le ministre des travaux publics, dont je connais autant que personne — et, à certains égards, mieux que personne — le zèle et l'activité, voudra bien nous aider à servir deux intérêts français. A l'heure actuelle, il y a sur le marché du vin un très grand désordre, inquiétant pour les producteurs et aussi pour les consommateurs.

M. le marquis de Kérouartz. Il faut laisser importer le vin d'Espagne en France. C'est le seul moyen de forcer les gens du Midi à baisser le prix de leurs vins.

M. Herriot. On nous offre en ce moment des vins d'Espagne de 11 degrés, rendus à Cerbère ou à Cette, au prix de 58 et de 51 pesetas.

M. Maurice Sarraut. Mais vous avez le change en plus.

M. Herriot. Bien entendu.

M. Maurice Sarraut. Il n'est pas resté 1,500,000 Espagnols sur les champs de bataille !

M. Guillaume Chastenot. Je demande la parole.

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

M. Guillaume Chastenot. Je voulais dire un mot du change.

M. Herriot ne nous a pas indiqué, en effet, la perte que le franc subit par rapport à la peseta. Il est vraiment fantastique de penser en ce moment à aller s'approvisionner en Espagne, alors que cette importation d'Espagne accroîtra encore le prix d'un change véritablement scandaleux, quand nous comparons le prix du change avec l'Espagne et celui du change avec l'Angleterre et les Etats-Unis par exemple. L'Espagne a abusé de la situation, et ce n'est pas le moment de contribuer à l'importation de produits espagnols. (*Très bien !*)

M. le marquis de Kérouartz. L'importation des vins d'Espagne s'impose, cependant, pour faire baisser les prix.

M. Gaston Doumergue. Je demande la parole.

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

M. Gaston Doumergue. Je voudrais cependant dissiper de l'esprit de ceux de mes collègues qui auraient pu être impressionnés par les paroles de M. Herriot tout ce qui peut en ce moment-ci être défavorable à une région que j'ai l'honneur de représenter, qui a fait son devoir et qui concourt à la production du pays dans toute la mesure où elle le peut.

L'honorable M. Herriot se plaint de l'élévation exagérée du prix des vins. Personne

ne se plaint plus de l'exagération que les viticulteurs.

M. Flaissières. Voilà une proposition qui aurait besoin d'être démontrée.

M. Gaston Doumergue. Cela n'est pas douteux. Les prix stables et normaux sont favorables à tous les producteurs. Les viticulteurs du Midi tiennent à être assurés de tels prix pour une longue période de temps. Ils savent que les prix exagérés ne peuvent aboutir qu'à fausser les conditions du marché de leurs produits. Ils sont raisonnables.

Mais voici M. Herriot qui vient de vous déclarer que les Espagnols offrent leurs vins à 58 pesetas. Ces prix sont en eux-mêmes plus élevés que ceux des vins français.

Ils laissent aux producteurs espagnols une marge de profits supérieure à celle qui existe pour les viticulteurs français. Dans leur pays, en effet, le prix de la main-d'œuvre est inférieur des deux tiers au prix de la main-d'œuvre en France, le prix du soufre est inférieur des deux tiers au prix du soufre chez nous, le prix des sulfates et celui de tous les produits nécessaires à la défense de la vigne sont également inférieurs des deux tiers, ou à peu près, à ce qu'ils sont chez nous.

M. Flaissières. Et pourquoi ?

M. Gaston Doumergue. Voilà donc un pays dans lequel les conditions de la production viticole sont on ne peut plus avantageuses, où le prix de revient est de deux tiers inférieur au prix de revient de la viticulture française et qui vend ses vins, rendus à la frontière, à raison de 58 pesetas l'hectolitre.

Majorez, dans la proportion que je vous ai indiquée, les prix de ces vins, et vous arriverez aux prix demandés par les viticulteurs français. Ainsi, c'est parce que l'Espagne, restée neutre, peut avoir une main-d'œuvre moins chère et des produits œnologiques également moins chers qu'en France — nous savons que chez nos voisins d'au delà des Pyrénées la vie est d'un bon marché exceptionnel — ainsi, dis-je, c'est parce que nous sommes handicapés fortement par la perte de 1,500,000 des nôtres, parmi lesquels les travailleurs agricoles ont été les plus nombreux, que nous devrions vendre nos produits agricoles et particulièrement nos vins aux taux pratiqués par la production étrangère ?

J'ai pris, pour l'édification du Sénat, le chiffre même indiqué par M. Herriot. Il a dit : « A la frontière, 58 fr. »

M. Herriot. Logé Cerbère.

M. Gaston Doumergue. Je dis que vous êtes obligés d'ajouter à ce prix, quand il s'agit de vins français, tous les « surpris » que nous sommes obligés de payer pour notre production, par suite de la guerre. On oublie, quand on parle de ces questions, que les producteurs sont en même temps des consommateurs. Les prix qu'ils demandent sont fonction du prix des produits qu'ils consomment. Commencez donc par réduire le prix du blé et des autres produits. Nous représentons des régions qui sont exclusivement viticoles : nous achetons le sucre, le blé, la viande, les légumes, les fourrages, et nous supportons les majorations de prix que vous connaissez. Nous sommes un pays de monoculture, obligé de tout acheter au prix fort, et vous voudriez nous obliger à vendre nos produits à très bon marché ? Ce serait injuste.

Je crois vous avoir, messieurs, démontré que nous ne vendions pas en fait notre vin plus cher que les Espagnols, ou plutôt que le bénéfice qui reste entre les mains du viticulteur français n'était pas supérieur à celui qui reste entre les mains du viticulteur espagnol. Vous apprécierez. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. Maurice Sarraut. Je demande la parole.

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

M. Maurice Sarraut. Je réponds en deux mots à M. Herriot. Tout à l'heure, il me demandait si, dans le Midi, nous serions disposés à nous entendre avec la ville de Lyon en vue d'acquisition de vins. Nous ne demandons pas mieux que de l'aider dans sa tâche. Il a fait allusion aux transports possibles par canaux et par voie d'eau. Je dois signaler que, pendant toute la période de guerre, les transports entre la région du Rhône et la région du Midi ont été malheureusement à peu près nuls, pour des causes diverses.

Je suis tout disposé et nous sommes tout disposés à donner notre meilleur appui à M. Herriot pour arriver à une meilleure organisation et à une meilleure utilisation des moyens de transport de nos centres de production vers le grand centre de consommation qu'est la belle ville qu'il administre. Mais, pour le moment, nous ne pouvons raisonner que sur ce qui existe, c'est-à-dire sur le transport par chemins de fer. Et, à cet égard, j'insiste pour que la production française passe avant la production étrangère.

Je n'ai rien à ajouter à la démonstration qu'a faite mon éminent ami M. Gaston Doumergue des causes matérielles qui expliquent les prix actuels du vin. Et, pour terminer, je répondrai à M. Herriot que, s'il veut bien se mettre en contact avec les chambres de commerce du Midi, il peut être certain qu'il trouvera auprès d'elles l'accueil le plus empressé et les indications les plus utiles pour offrir à la population lyonnaise, sans recourir à l'étranger, le vin dont elle a besoin. (*Très bien!*)

M. Herriot. Je demande la parole.

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

M. Herriot. Je ne veux pas insister. Je voudrais simplement qu'on ne dégageât pas de mes observations la conclusion que l'on a paru vouloir en tirer. A aucun moment, je n'ai pris ici la parole contre les intérêts de la viticulture française. Je représente moi-même un département viticole et je sais trop à quels égards les viticulteurs ont droit. Mais il m'a semblé qu'avec de l'ordre on pouvait sortir de la situation actuelle, qui est désordonnée, d'une manière conforme à la fois aux intérêts du producteur et du consommateur. C'est une solution de ce genre que je recherche.

Ce n'est pas moi qui défendrai cette thèse que le problème de la vie chère peut se résoudre par l'importation. La question du change ne m'avait pas du tout échappé. Avant de vous dire que les prix qu'on nous offrait étaient des prix avantageux, j'avais fait le calcul du change. Même, s'il m'était permis, en passant, de revenir à la question des phosphates (*Sourires*), je dirais que peut-être on pourrait trouver une solution qui améliorerait notre change, si les Espagnols, qui ont besoin d'engrais en ce moment, consentaient à nous donner, en échange de phosphates, le fret pour enlever ce dont nous avons besoin. (*Très bien!*)

Je crois qu'ils y consentiraient; ce serait un moyen d'améliorer notre change en Espagne, et vous savez, que les moyens ne sont pas nombreux.

Je ne compte donc pas sur l'importation pour résoudre définitivement le problème de la vie chère, mais je voudrais dire ceci, et mes observations n'avaient pas d'autre portée: « Vous avez du vin à vendre: nous voulons en acheter. Vous invoquez seulement la difficulté de le transporter. Nous nous engageons à aller le chercher chez vous. Nous avons à Lyon des compagnies

de navigation fluviale qui pourraient faciliter cet important échange. »

Ainsi, avec de la méthode, nous servirions deux intérêts français, celui du producteur et celui du consommateur. (*Approbation.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

La discussion est close.

Je donne lecture de l'ordre du jour qui m'a été remis par M. Brager de La Ville-Moysan:

« Le Sénat,

« Confiant dans le Gouvernement pour prendre les mesures nécessaires au transport, d'Algérie en France, de tous les phosphates nécessaires à l'agriculture,

« Passe à l'ordre du jour. »

Je mets aux voix cet ordre du jour.

(L'ordre du jour est adopté.)

4. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA JOURNÉE DE HUIT HEURES DANS LA NAVIGATION MARITIME

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à fixer à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes de l'un et l'autre sexe et de tout âge employées sur un navire affecté à la navigation maritime.

J'ai à donner connaissance au Sénat d'un décret nommant un commissaire du Gouvernement:

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande,

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

« Décrète:

« Art. 1^{er}. — M. Pierre Dupuy, député, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, au Sénat, dans la discussion du projet de loi tendant à fixer à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes de l'un et l'autre sexe et de tout âge employées sur un navire affecté à la navigation maritime.

« Art. 2. — Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 12 juin 1919.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République:

« Le ministre des travaux publics,
des transports
et de la marine marchande,

« A. CLAVEILLE.

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

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

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

L'urgence est déclarée.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Je n'aurais rien à ajouter, messieurs, aux observations présentées dans mon rapport sur l'application de la journée de huit heures de travail effectif au personnel de la marine marchande.

Mais votre commission de la marine m'a chargé d'insister pour que les déclarations faites à la Chambre des députés, par M. le commissaire à la marine marchande fussent renouvelées ici et, s'il était possible, avec plus de précision.

Répondant à M. Paul-Meunier, M. le commissaire a déclaré « qu'il espérait arriver à ce que le travail fût réglementé d'une façon analogue à bord de tous les navires des diverses nations ».

On aurait même déclaré à la Chambre que des pourparlers étaient engagés à ce sujet. Mais je signale à M. le commissaire à la marine marchande l'annexe qui figure à la partie XIII des conditions de paix traitant de l'organisation du travail.

Elle a pour titre:

« Première session de la conférence du travail 1919. »

Washington est désignée comme la ville où doit se réunir la conférence.

Le gouvernement des Etats-Unis sera prié de la convoquer.

Le comité international d'organisation sera composé de sept personnes désignées respectivement par les gouvernements de sept puissances, et la première question portée à son ordre du jour traite de l'application du principe de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures.

Notre représentant à la conférence, s'inspirant de notre situation, devra insister auprès de ces collègues des autres puissances pour que la loi dont on demande l'approbation devienne une loi internationale.

Nous demandons aussi à M. le commissaire à la marine marchande une déclaration portant sur une disposition de la loi de 1907.

D'après l'article 26 de la loi de 1907, le capitaine est seul juge des circonstances où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison étant en jeu, il est en droit d'exiger du personnel sous ses ordres un effort supplémentaire.

Cette disposition nous paraît devoir être maintenue et nous en demandons la confirmation à M. le commissaire à la marine marchande.

Les réserves que nous avons cru devoir faire ne nous empêchent pas de reconnaître le dévouement, le patriotisme, l'abnégation dont ont fait preuve nos inscrits pendant la tourmente que nous venons de traverser; et si, étant seuls à l'appliquer, nous redoutons les effets de la loi qui nous est soumise, c'est autant dans l'intérêt des inscrits que dans l'intérêt général du pays. (*Approbation.*)

M. Riotteau. Je demande la parole.

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

M. Riotteau. Je désire poser quelques questions à M. le ministre de la marine marchande.

Le projet de loi en discussion est un projet qui renvoie, en somme, l'aménagement de la loi au conseil d'Etat.

Dans l'article 2, le texte du projet de loi indique l'énumération des questions qui seront soumises au conseil d'Etat, mais cette énumération est précédée du mot: « notamment »; de telle sorte que le conseil d'Etat pourra prendre sur lui d'ajouter d'autres points à ceux qui sont énumérés dans la loi.

La marine marchande supporte en ce moment des charges très lourdes, et elle désire savoir si elle est menacée par ce projet de loi. Je demande à M. le ministre de vouloir bien me donner quelques éclaircissements.

sur ce point. Je lui demande également de bien vouloir porter la question de la journée de huit heures dans la marine marchande devant les gouvernements alliés qui, par le traité de paix, se sont engagés à établir la journée de huit heures pour les ouvriers des industries terrestres.

S'il y a une profession où il est difficile d'établir la journée de huit heures, c'est bien celle du marin. Le bâtiment est une usine flottante qui est en même temps l'habitation du marin. Pour assurer la journée de huit heures vous serez obligé d'augmenter le nombre des matelots que vous devez transporter d'une façon permanente et, pour ainsi dire, inutile.

Actuellement, la journée du marin se divise en quarts, ce qui ne le fatigue pas beaucoup, puisque, généralement, les quarts sont arrangés de façon qu'il puisse avoir un certain temps de repos, même pendant le quart. Les petits navires qui ont moins de six hommes d'équipage auront les plus grandes difficultés, je dirai même seront dans l'impossibilité d'organiser la journée de huit heures à leur bord.

Je vois également que, dans le projet, il est question d'établir le repos de la demi-journée du samedi. Comment pouvez-vous songer à établir le repos du samedi après-midi dans un navire en mer? Je ne vois pas comment vous y parviendrez! Je ne vois pas quel règlement d'administration publique pourrait l'établir. Vous serez obligés de remplacer cela probablement par des augmentations de salaires. Si la marine française avait à les supporter en même temps que ses concurrentes, ce serait peut-être l'organisation de la vie chère, mais enfin notre marine serait toujours, vis-à-vis de ses concurrentes, dans une situation qui lui permettrait de vivre. Mais si, au contraire, vous ne faites pas de la loi de huit heures un règlement international, vous aller handicaper la marine marchande française d'une façon telle que, d'ici peu de temps, elle périçera, et cela au désavantage des marins qui vous ont demandé cette réglementation de huit heures. Du reste, ce ne sont pas les marins eux-mêmes qui vous ont fait cette demande, mais ceux qui les mènent.

Je prie donc M. le ministre de vouloir bien nous donner quelques précisions sur la façon dont il entend donner satisfaction aux quelques observations que je viens de présenter. (*Très bien! très bien!*)

M. Pierre Dupuy, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande, commissaire du Gouvernement. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. le commissaire du Gouvernement. Messieurs, votre commission, malgré quelques critiques qui ont été exprimées avec beaucoup de précision dans le rapport de M. Raymond Leygue, vous propose d'adopter, purement et simplement, le texte qui a été voté par la Chambre des députés. Par conséquent, je n'ai pas à craindre de désaccord sur le fond de la question, et les explications que je vous apporte ici n'ont pas pour but de déterminer votre décision, qui me semble déjà prise. J'ai, simplement, le souci de venir dire à cette tribune que, si le Gouvernement a pris la responsabilité de présenter, d'abord à la Chambre des députés, et ensuite devant la haute Assemblée, le projet de loi de huit heures en ce qui concerne les marins, ce n'est pas parce que nous aurions cédé à une pression ou à une intimidation quelconque, mais bien parce que les revendications qui nous ont été présentées à ce sujet nous sont apparues comme ayant un caractère de légitimité et, en somme, comme n'étant que l'équivalent de ce qui avait été décidé pour toutes les autres catégories de travailleurs : la similitude, le pa-

rallélisme, entre les deux décisions nous apparaissait comme la meilleure manifestation de l'équité.

M. Gaudin de Villaine. Ce n'est pas cela que demande M. Riotteau. Il vous demande que la mesure soit généralisée entre toutes les puissances alliées. Nous ne critiquons pas la loi de huit heures.

M. Riotteau. Je ne me suis pas élevé, en effet, contre la loi de huit heures; j'ai simplement demandé quelques précisions.

M. le commissaire du Gouvernement. Je vais vous les donner. Mais auparavant, je prends la liberté de répondre à une question qui n'a peut-être pas été posée à la tribune, mais qui est inscrite dans le rapport, sinon sous forme de question, tout au moins sous forme d'affirmation. Or, je pense qu'il est nécessaire de dire que, si le Gouvernement a pris la décision de formuler ce projet, c'est parce qu'il a estimé qu'il était équitable.

M. Gaudin de Villaine. Personne ne le critique. On vous demande seulement de généraliser la mesure.

M. le commissaire du Gouvernement. Si personne ne le critique, c'est une affaire entendue.

En ce qui concerne l'application pratique de ce projet, on nous soumet deux ordres de critiques et l'on nous pose deux questions.

On nous dit : « Ne craignez-vous pas que la mise en pratique de la journée de huit heures à bord des navires n'entraîne des difficultés inextricables? » On nous dit en outre : « Ne pensez-vous pas que la surcharge qui résultera pour notre armement de l'application de cette loi ne fasse peser sur lui, par comparaison avec les autres marines dans lesquelles une pareille disposition pourrait n'avoir point été adoptée, un poids trop lourd pour qu'elle puisse envisager la concurrence avec quelque chance de succès. »

M. Riotteau. C'est là le point.

M. le commissaire du Gouvernement. C'est un des deux points.

Envisageons le premier, celui de la difficulté de l'application pratique à bord des navires. Comme vous le disiez tout à l'heure, le conseil d'Etat sera appelé, dans le règlement d'administration publique qui est prévu, à indiquer les modalités d'application; mais il est une autre formalité, avant même que le conseil d'Etat se soit prononcé, qui doit être prévue: elle consiste à consulter les organisations intéressées, patronales et ouvrières.

Si vous lisez avec soin le texte proposé à votre vote, vous y voyez qu'il ne s'agit pas de la loi de huit heures par jour, mais plutôt de quarante-huit heures par semaine. Il est même indiqué que la période envisagée, dans laquelle la moyenne du travail journalier devra être de huit heures, pourra être d'une durée beaucoup plus longue que la semaine. S'il en est ainsi, étant données les difficultés du samedi à bord dont vous parliez à l'instant même, les flâneries auxquelles les marins pourraient se trouver entraînés sur le bateau, alors que leur fatigue peut n'être pas extrême et qu'ils n'ont eu qu'à faire acte de présence, comme on le dit dans le rapport, si, en effet, eux-mêmes étaient obligés de s'imposer un repos dont ils pourraient ne pas avoir besoin, il est évident qu'on aboutirait à des conséquences inadmissibles.

Les marins le savent fort bien: aussi, quand ils demandent que la loi de huit heures leur soit appliquée, ce n'est pas du tout qu'ils pensent devoir exiger que chaque journée ne comporte pas plus de huit heures d'activité réelle ou de service à la disposition du commandement. En dehors même des circonstances particulières où il ne peut pas être question de huit heures,

parce qu'il y a danger imminent ou nécessité immédiate — les marins sont prêts à le déclarer eux-mêmes — en dehors de ces cas, en période de navigation régulière, s'ils vous demandent que des moyens soient envisagés pour qu'ils puissent travailler à raison de huit heures par jour, c'est parce qu'ils espèrent ainsi se ménager à terre des repos un peu plus prolongés.

Nous arrivons tout de suite par là au deuxième argument: celui de la surcharge financière.

Il est certain, en effet, que, pour cette journée de huit heures, les marins se feront payer au moins autant que pour une journée de dix ou de douze heures.

Aussi les plus actifs d'entre eux demanderont-ils à faire des heures ou des journées supplémentaires. Il en résultera, dans l'une ou l'autre hypothèse, des dépenses supplémentaires. Qu'on prenne le même marin pour une journée supplémentaire ou pour des heures supplémentaires, ou qu'on en prenne un autre à sa place, ce sera toujours de l'argent à sortir de la poche.

Nous arrivons alors au dernier argument: celui de la concurrence étrangère. Je ne demande qu'à répéter ici la déclaration que j'ai faite à la Chambre. Je considère, tout d'abord, qu'il y a toute espèce de chances pour que, dans les conversations qui vont commencer avec les puissances alliées, et même avec toutes les puissances, on arrive à des ententes internationales sur cette matière essentiellement internationale qu'est la navigation entre les pays. Je ne crois pas que les événements sociaux auxquels nous assistons et dont nous lisons le récit dans les journaux soient de nature à nous attirer quelque inquiétude au point de vue de la comparaison dans l'avenir avec les autres pays. Nous voyons que tous les prolétariats du monde, à l'heure actuelle, sont au moins aussi exigeants que le nôtre, sinon plus.

M. Flaissière. Et ils ont bien raison!

M. le commissaire du Gouvernement. Dans ces conditions, j'ai peu d'inquiétude, et je ne puis vraiment croire que, le jour où nos marins auront obtenu l'avantage que vous paraissez prêts à leur concéder, les marins des autres pays ne chercheront pas, alors que nous aurons créé ce précédent, à en obtenir de semblables.

Que si, par le plus grand des hasards, et par ce que je considère comme une impossibilité pratique, il devait en être autrement, dans la mesure où nous estimerons nécessaire que notre marine puisse faire concurrence aux marines étrangères sur les lignes ouvertes à tout le monde, il y aura lieu de rechercher et de proposer certaines compensations pour les armateurs. Sous quelle forme? Je ne saurais le dire aujourd'hui; c'est à voir, cela mérite réflexion. Mais, dans tous les cas, il est bien évident que, dans cette matière, comme dans toute autre, il ne serait pas équitable qu'une industrie fût ruinée par un vote du Parlement qui aboutirait à lui imposer des charges telles que son exploitation ne serait plus possible.

Sous cette simple réserve, je pense que vous pouvez, sans scrupules et sans inquiétudes, voter le texte que la Chambre a déjà adopté, et que votre rapporteur même, avec les légères réserves auxquelles je crois avoir déjà répondu, vous engage, dans le texte que j'ai sous les yeux, à adopter à votre tour. (*Très bien!*)

M. Riotteau. Je demande la parole.

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

M. Riotteau. Je voudrais bien vous voir compléter votre exposé en répondant à l'objection que j'ai faite sur le mot « notamment ».

Il y a d'autres restrictions qui pourraient

être envisagées et qu'on ne voit pas énumérées expressément dans l'article 2 de la loi. Vous en avez signalé quatre ou cinq, mais le mot « notamment » élargit le débat, et je voudrais savoir exactement à quoi il est fait allusion. Je ne demande pas le renvoi du projet à la Chambre à cause de ce mot, mais je demande qu'on en explique la portée, afin que nous sachions sur quel terrain nous sommes. (*Très bien !*)

M. le commissaire du Gouvernement. Si vous lisez la suite de l'article, vous voyez ceci :

« Les règlements d'administration publique prévus à l'article précédent détermineront notamment :

« 1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi ou toute autre modalité équivalente ;

« 2° La répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine ;

« 3° Les délais dans lesquels la durée actuellement pratiquée dans le genre de navigation ou par la catégorie de personnel navigant considéré, sera ramenée, en une ou plusieurs étapes, aux limitations fixées à l'article 1^{er} de la présente loi ;

« 4° Les dérogations permanentes... »
On envisage même des dérogations permanentes.

M. Riotteau. Mais il y a peut-être autre chose que nous ne voyons pas dans la loi et qui peut apparaître dans les règlements d'administration publique.

M. Gaston Doumergue. Ce n'est pas limitatif, c'est précisément ce que veut dire le mot « notamment ».

M. le commissaire du Gouvernement. Cela veut dire qu'on envisage une consultation à laquelle il sera procédé auprès des organisations corporatives des marins et des patrons. Les transactions qui pourront alors intervenir, justement pour donner satisfaction à vos préoccupations, pourront constituer de véritables dérogations au principe de la loi de huit heures, dans le sens d'une durée plus longue du travail.

Comme on envisage que les marins pourront aller jusqu'à vouloir eux-mêmes se livrer à un travail un peu plus prolongé que celui qu'on leur demande d'accomplir comme maximum, on ne veut pas que le conseil d'Etat soit mis dans l'impossibilité de sanctionner une pareille décision de volonté de travail, dans le cas où elle se manifesterait chez nos marins. (*Très bien !*) Cela a été fait notamment pour le cas où, les marins étrangers tardant à prendre une décision analogue à celle que vous allez adopter, les marins français reconnaîtraient spontanément que, pour ne pas ruiner notre armement, il vaudrait mieux consentir à travailler pendant quelque temps dix et douze heures par jour. Les plus qualifiés d'entre eux pour les représenter ont tenu à me déclarer que, si besoin était, ils iraient jusqu'à envisager cette éventualité. Nous avons donc voulu que, si les marins eux-mêmes reconnaissent que ce supplément de travail est nécessaire pour sauver l'armement français, le conseil d'Etat ne soit pas obligé de déclarer que cet acte de bonne volonté est nul et non avenue.

M. Flaissières. Très bien !

M. Riotteau. Je me félicite d'avoir provoqué ces explications, dont je vous remercie.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

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

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

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

« Art. 1^{er}. — Dans les entreprises de navigation maritime de quelque nature qu'elles soient, publiques ou privées, même si elles ont un caractère d'enseignement professionnel ou de bienfaisance, la durée du travail effectif des navigateurs de l'un et de l'autre sexe et de tout âge, employés à bord d'un navire, ne peut excéder soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.

« Des règlements d'administration publique déterminent par genre de navigation et par catégorie de personnel navigant, les délais et conditions d'application du paragraphe précédent. Dans le cas où ils ne sont pas applicables sur toutes les mers, ils spécifient les zones maritimes où ils doivent être appliqués.

« Ces règlements sont pris, soit d'office, soit à la demande d'une ou plusieurs organisations d'armateurs ou de navigateurs nationales ou régionales intéressées. Dans l'un et l'autre cas, les organisations d'armateurs et de navigateurs intéressées devront être consultées ; elles devront donner leur avis dans le délai d'un mois.

« Ces règlements sont revisés dans les mêmes formes.

« Ils devront se référer aux accords intervenus entre les organisations patronales et ouvrières nationales ou régionales intéressées, dans le cas où de tels accords existent.

« Ils devront être obligatoirement revisés lorsque les délais et conditions qui y seront prévus seront contraires aux stipulations des conventions internationales sur la matière. »

(Je mets aux voix l'article 1^{er}.)

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Les règlements d'administration publique prévus à l'article précédent détermineront notamment :

« 1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures, afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi ou toute autre modalité équivalente ;

« 2° La répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine ;

« 3° Les délais dans lesquels la durée actuellement pratiquée dans le genre de navigation ou par la catégorie de personnel navigant considéré, sera ramenée, en une ou plusieurs étapes, aux limitations fixées à l'article 1^{er} de la présente loi ;

« 4° Les dérogations permanentes qu'il y aura lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord du navire ou pour certaines catégories de navigateurs dont le travail est essentiellement intermittent ;

« 5° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'admettre pour permettre aux entreprises de faire face à des surcroîts de travail extraordinaire, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents ;

« 6° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle seront accordées ou utilisées les dérogations. » — (Adopté.)

« Art. 3. — La réduction des heures de travail ne pourra, en aucun cas être une cause déterminante de la réduction des salaires.

« Toute stipulation contraire est nulle et de nul effet. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Les dispositions de la loi du

17 avril 1907, ainsi que toutes autres dispositions légales ou réglementaires actuellement en vigueur qui seront contraires aux dispositions de la présente loi ou à celles des règlements d'administration publique rendus pour son exécution seront abrogées, en ce qui concerne chaque genre de navigation ; chaque personnel navigant et, s'il y a lieu, chaque zone maritime, dont il est fait mention dans la présente loi, au fur et à mesure de la mise en vigueur des règlements d'administration publique intéressant les divers genres de navigation, ledit personnel et ladite zone maritime. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Les dispositions des articles 33, 36, 37, 38, 40, 41, 42 et 43 de la loi du 17 avril 1907 sont applicables en cas d'infraction aux prescriptions de la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 6. — La présente loi est applicable en Algérie et aux colonies. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

5. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A DES AVANCES EXCEPTIONNELLES DE TRAITEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture de crédits additionnels, sur l'exercice 1919, en vue de l'attribution aux personnels civils de l'Etat de nouvelles avances exceptionnelles de traitement.

J'ai à donner connaissance au Sénat d'un décret nommant des commissaires du Gouvernement :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des finances,

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

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — MM. Privat-Deschanel, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur général de la comptabilité publique, et Denoix, directeur adjoint de la comptabilité publique, sont désignés, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister le ministre des finances, au Sénat, dans la discussion du projet de loi portant ouverture de crédits additionnels, sur l'exercice 1919, en vue de l'attribution aux personnels civils de l'Etat de nouvelles avances exceptionnelles de traitement.

« Art. 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret,

« Fait à Paris, le 10 juillet 1919.

« R. POINGARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,

« L.-L. KLOTZ ».

La parole, dans la discussion générale, est à M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère des finances.

M. Sergent, sous-secrétaire d'Etat au ministère des finances. Messieurs, je demande au Sénat de vouloir bien voter les crédits tels qu'ils sont demandés par le Gouvernement, tels qu'ils ont été adoptés par la Chambre des députés, soit 190,035,000 fr., au lieu du chiffre de 189,180,000 fr. proposé par votre commission des finances.

Cette commission, en ramenant les crédits à ce dernier montant, demande au Sénat de décider qu'il entend :

1° Que l'avance de 200 fr. ne sera attribuée qu'aux fonctionnaires dont le traitement ne dépasse pas 8,000 fr.;

2° Que le personnel militaire sera appelé à bénéficier des mêmes avances que le personnel civil.

Sur le premier point, le Gouvernement est d'accord avec votre commission des finances pour limiter l'attribution des 200 fr. dans les conditions mêmes indiquées par M. le rapporteur général.

Sur le deuxième point, il veut naturellement faire justice. Il a déposé un projet de loi portant relèvement des soldes militaires; ce projet est déjà rapporté et il figure en tête de l'ordre du jour de la Chambre. Le Parlement, en discutant ce projet pourra rechercher, et le Gouvernement l'y aidera, une balance équitable entre les avantages accordés d'une part aux fonctionnaires; d'autre part, aux officiers, en tenant compte des deux avances de 500 fr. et de 200 fr.

Aussi le ministre des finances étant retenu à la Chambre par une interpellation, m'a chargé de faire les déclarations suivantes:

1° Que des instructions seront données par ses soins, d'extrême urgence et avant la promulgation de la loi que vous allez voter, aux différents services intéressés, pour que les 200 fr. ne soient attribués qu'aux fonctionnaires dont le traitement n'excède pas 8,000 fr.;

2° Que la question relative aux officiers sera réglée et recevra une solution d'équité lors du prochain débat sur les indemnités temporaires de soldes. Le projet de loi relatif à ces indemnités étant inscrit à l'ordre du jour de la Chambre, le Gouvernement compte le déposer sur le bureau du Sénat au courant de la semaine prochaine.

Sous le bénéfice de ces déclarations, étant donné que le vote du projet présente une urgence certaine, je prie le Sénat de vouloir bien voter les crédits tels qu'ils ont été adoptés par la Chambre. (*Très bien! très bien!*)

M. Milliès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur général. Messieurs, il résulte des déclarations du Gouvernement que, dans une large mesure, il donne satisfaction aux observations formulées par la commission des finances dans le rapport que j'ai eu l'honneur de déposer en son nom. L'allocation exceptionnelle de 200 fr. accordée aux fonctionnaires de l'ordre civil ne sera attribuée qu'à ceux dont le traitement ne dépasse pas 8,000 fr. En ce qui touche les officiers, il résulte aussi des déclarations du Gouvernement qu'il se propose de demander au Parlement d'accomplir, à leur égard, le même acte de justice et d'équité auquel il nous convie en faveur du personnel civil. (*Très bien!*)

Il me reste, au nom de la commission des finances, à prendre acte de ces déclarations du Gouvernement. Nous voulons bien consentir, sous le bénéfice des réserves indiquées, à demander au Sénat d'ouvrir, aux divers ministères, les crédits qui nous ont été demandés. Mais nous supplions le Gouvernement de résister à l'avenir à certains entraînements, de ne plus céder à certaines manifestations violentes sous la menace desquelles il se trouve amené à présenter au Parlement des projets de loi irréflectés.

L'allocation de 500 fr., votée antérieurement sur la demande du Gouvernement a été souvent accordée dans des conditions telles qu'il n'est pas de pire gaspillage. Est-il admissible, par exemple, que les ambassadeurs et les très hauts fonctionnaires publics, qui touchent des traitements élevés, aient besoin de cette somme de

500 fr. pour faire face aux nécessités de l'existence? (*Très bien! très bien!*)

Serait-il admissible que cette nouvelle allocation de 200 fr. fût attribuée à ces mêmes hauts fonctionnaires, au préfet de la Seine, au préfet de police, etc.?

La commission des finances a voulu prendre le temps d'examiner mûrement ce projet de loi et elle est arrivée à ouvrir les yeux du Gouvernement. J'espère que la leçon profitera pour l'avenir et c'est sous cette réserve que nous demandons au Sénat de vouloir bien consentir au vote des crédits demandés par le Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. Flaissières. Je demande la parole.

M. Albert Peyronnet. Je demande la parole.

M. Henry Chéron. Je la demande également.

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

M. Flaissières. Messieurs, puisqu'il s'agit ici d'une question d'équité et de justice, je me lève avec confiance, m'adressant au Gouvernement et plus encore, s'il était possible, à la commission des finances.

Messieurs, je viens plaider ici la cause de quelques ouvriers, peu nombreux, malheureusement oubliés, peut-être parce qu'ils n'ont pas su user de ces moyens que condamne tout à l'heure M. le rapporteur général,...

M. de Selves. Nous les condamnons tous.

M. Flaissières. ...ni s'imposer à l'attention du Gouvernement. Je veux parler des ouvriers qui créent et manipulent les explosifs les plus redoutables.

Ces employés, auxiliaires des raffineries nationales des poudres et salpêtres de Marseille, ont été oubliés une première fois, bien qu'ils soient des fonctionnaires anciens dans leur profession, qui remonte à quinze ans et au delà. Ils ont été oubliés lorsqu'on a concédé l'allocation de 500 fr. Je prie la commission de vouloir bien prendre note de cet oubli afin qu'il puisse se réparer au plus tôt. Je demande à M. le commissaire du Gouvernement de ne point s'opposer à cet acte d'équité et de justice qu'il se proposait tout à l'heure d'élever en véritable forme habituelle du Gouvernement, et de faire en sorte que ces ouvriers bénéficient également de l'allocation de 200 fr. qui va être votée ce soir.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur général. Je suis heureux de répondre à notre collègue M. Flaissières que la commission des finances a envisagé la situation des braves gens auxquels il veut bien s'intéresser. Nous nous y intéressons comme lui. Déjà, dans notre précédent rapport sur l'allocation des 500 francs, nous avons ouvert la porte au Gouvernement afin qu'il attribuât cette allocation au personnel auxiliaire temporaire de tous les établissements de l'Etat.

M. Flaissières. Très bien!

M. le rapporteur général. M. le ministre des finances avait eu un entretien avec les représentants de l'association de ces auxiliaires temporaires. De cet entretien, il résultait que le bénéfice de l'allocation devait être accordé à ceux qui seraient en exercice depuis un an. D'après notre présent rapport, le bénéfice de l'allocation de 200 fr. devra être accordé aux auxiliaires temporaires en exercice depuis six mois, c'est-à-dire depuis le 1^{er} janvier dernier.

En conséquence, non seulement les auxiliaires qui font partie des poudreries de Marseille, mais ceux qui appartiennent à tous les établissements de l'Etat, à toutes les administrations publiques, bénéficieront de cette allocation.

M. Flaissières. J'en prends acte, monsieur le rapporteur général, et puisque vous avez indiqué tout à l'heure que vous aviez ouvert la porte au Gouvernement, je demande à celui-ci s'il compte bien s'engager dans la voie si utile que vous lui avez montrée.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Sur le fond de la question, je suis entièrement d'accord avec M. le rapporteur général. En effet, il est dans l'intention du Gouvernement d'accorder les 200 fr. au personnel auxiliaire ayant, à l'heure actuelle, six mois de présence.

Sur le cas particulier dont a parlé M. Flaissières, je dois faire une réserve. Je ne sais si l'allocation de 200 fr. doit s'appliquer à ces ouvriers. En effet, en ce qui concerne les ouvriers, je ne crois pas que les 500 fr. qui ont été votés et les 200 fr. qui vont l'être puissent leur être attribués dans tous les cas.

Certains ouvriers de l'Etat ont vu leurs traitements relevés récemment; d'autres reçoivent des salaires fixés d'après les tarifs syndicaux des industries similaires; d'autres enfin sont payés suivant le taux variable des salaires régionaux.

Ceux-là n'ont pas le droit de réclamer une indemnité destinée à tenir compte de relèvement à faire. Il ne s'agit pas, en effet, aujourd'hui, d'une distribution nouvelle, mais d'une allocation qui représente des augmentations de traitements qui auraient dû être faites dans le premier semestre.

Si donc, il existe des fonctionnaires, employés ou ouvriers, ayant déjà reçu, sous une autre forme ou par un autre procédé, un équivalent de ces augmentations, il va de soi qu'on ne saurait les faire bénéficier des mesures qui vous sont proposées aujourd'hui. Il y aurait double emploi.

Sous le bénéfice de cette observation, je puis assurer à M. Flaissières que le cas qu'il a signalé sera examiné avec bienveillance et réglé suivant les principes admis. (*Très bien!*)

M. le rapporteur général. Nous sommes d'accord. Ces allocations ont été demandées, en principe, comme une sorte d'avance sur les futures augmentations de traitement. Les ouvriers ou fonctionnaires dont le traitement a déjà été augmenté, ne toucheront pas évidemment cette allocation; mais, dans le cas contraire, ils en bénéficieront dans les conditions que j'ai indiquées tout à l'heure.

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

M. Albert Peyronnet. Je crois devoir faire remarquer au Sénat qu'en ce qui concerne le chiffre limite de 8,000 fr., auquel s'est arrêtée la commission des finances et que je n'entends pas contester, il conviendrait de faire une distinction entre les divers fonctionnaires chargés ou non de famille. Il serait en effet contraire aux sentiments manifestés, à diverses reprises par notre Assemblée, que les charges de famille soient ignorées dans les dispositions que nous votons.

Il y aurait lieu, dans ces conditions, de prévoir une limitation différente suivant les cas, par exemple comme on l'a fait pour l'indemnité exceptionnelle de 720 fr., de reculer de 1,000 fr. par enfant le chiffre du traitement au-dessus duquel l'avance ne serait pas accordée, mettons 9,000 fr. avec un enfant, 10,000 fr. avec deux enfants.

En cela, nous nous conformerions à la jurisprudence que nous avons adoptée maintes fois, nous préoccupant toujours à juste titre de la situation si intéressante des fonctionnaires chargés de famille.

Je demande donc au Sénat de retenir cette

suggestion entre toutes équitable. (*Très bien!*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur général. Il n'est pas besoin de dire quels sont les sentiments de la commission des finances à l'égard des fonctionnaires chargés de famille. Ces sentiments, d'ailleurs, elle les a manifestés dans les projets de loi qui ont été rapportés devant vous et que vous avez bien voulu voter. Je rappelle le dernier. En juillet 1918, vous avez ajouté aux allocations temporaires votées antérieurement une indemnité exceptionnelle de temps de guerre de 720 fr. jusqu'à concurrence des traitements ci-après : 6,000 fr. pour les célibataires ; 8,000 francs pour les ménages sans enfants ; 10,000 fr. pour les ménages avec un ou deux enfants ; 12,000 fr. pour les ménages avec plus de deux enfants.

Voilà justement où peut jouer la différence correspondant à l'importance des charges de famille. Mais savez-vous à quel chiffre se montent exactement les frais résultants de cette dernière allocation ? Ce chiffre n'est pas inférieur à un milliard soixante-dix millions par an. Voilà donc une charge énorme que nous avons imposée au Trésor en faveur des familles des fonctionnaires.

M. Paul Doumer. Mon cher rapporteur général, il ne faut pas qu'il y ait confusion. Le chiffre que vous venez de citer se rapporte à l'ensemble de ce qu'on a donné et il ne résulte pas de l'élevation de la limite du fait des charges de famille.

M. le rapporteur général. Nous sommes bien d'accord. J'aurais pu citer les avantages antérieurs qui ont été accordés, car il y a eu une succession d'allocations, d'indemnités qui ont coûté très cher. Je n'ai parlé que de la dernière, celle pour laquelle nous avons admis une différence en faveur des familles nombreuses.

M. Paul Doumer. On n'aurait pas fait d'avantages aux familles nombreuses que la différence ne serait pas très grande. L'avantage donné ne monte pas à un chiffre très élevé.

M. Henry Chéron. C'est à l'ensemble que s'applique le chiffre indiqué de M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. En ce qui touche l'allocation que l'on veut attribuer aujourd'hui aux fonctionnaires, c'est une avance sur les augmentations de traitements qui vont leur être très prochainement accordées. Vous ne pouvez, par conséquent, pas ajouter à cette avance une indemnité pour charge de famille. Vous pourrez déterminer celle-ci au moment même où vous discuterez l'augmentation des traitements. Il y a lieu de faire à ce propos la même différence que lorsqu'il s'est agi des allocations antérieures.

Sous le bénéfice de ces observations, messieurs, permettez-moi d'ajouter que, si nous avions voulu entrer dans l'ordre d'idées que nous signale notre collègue M. Peyronnet, nous nous serions trouvés dans une situation très difficile, car il aurait fallu très probablement augmenter le chiffre des indemnités pour charges de famille, à moins qu'on ne diminuât celles accordées aux célibataires. Cela n'aurait pas manqué de susciter quelques difficultés. Je prie donc notre collègue de ne pas insister sur l'observation qu'il a présentée. (*Très bien ! très bien !*)

M. Albert Peyronnet. J'y reviendrai plus tard.

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

M. Henry Chéron. J'avais demandé la parole pour présenter trois observations,

mais elles vont nécessairement se trouver simplifiées par les déclarations du Gouvernement et par celles de M. le rapporteur général. Je voulais, d'abord, rappeler que lorsqu'on a, la première fois, demandé un crédit important pour attribuer des avances de 500 fr. aux fonctionnaires, j'avais fait ici les réserves les plus formelles sur un tel système qui est tout à fait déplorable au point de vue financier consiste à accorder, à la suite de réclamations pressantes, des anticipations de dépenses sur des projets qui n'existent pas encore. On renouvelle aujourd'hui le procédé. M. le rapporteur général l'ayant approuvé comme il convenait, je n'insisterai donc pas. Espérons que c'est la dernière fois que nous en entendons parler.

En second lieu, je remercie l'honorable sous-secrétaire d'Etat des déclarations qu'il a faites en ce qui concerne les officiers et les sous-officiers. Il a indiqué que « justice », c'est l'expression qu'il a employée, leur sera rendue. Sous une forme qu'il va étudier, il leur sera tenu compte des avances qui sont accordées aux fonctionnaires civils.

On ne voit pas, du reste, comment on marchanderait, à ceux qui ont conduit nos armées à la victoire, les avantages attribués aux autres agents de l'Etat.

M. Gaudin de Villaine. Il est grand temps de le faire.

M. Henry Chéron. M. le sous-secrétaire d'Etat a bien voulu ajouter que le projet de loi sur les soldes était à l'ordre du jour de la Chambre. Nous le savons. Il a déclaré encore qu'il comptait le déposer ici la semaine prochaine. Je demande au Gouvernement de faire en sorte que la discussion d'un projet aussi important, aussi urgent, ne soit pas ajournée. Il s'agit, en effet, d'une situation qui n'a que trop duré.

M. de Selves. M. le sous-secrétaire d'Etat a déclaré que le projet sera déposé ici la semaine prochaine.

M. Henry Chéron. La dernière observation que j'ai à faire est d'un ordre plus restreint. Lors d'une demande de crédits qui avait été présentée pour indemnité de cherté de vie aux fonctionnaires, j'avais appelé l'attention du Gouvernement et du Sénat sur les receveurs spéciaux : receveurs municipaux, receveurs des hospices, receveurs des bureaux de bienfaisance.

Ces fonctionnaires se trouvent dans la situation suivante. Chaque fois que des avantages sont accordés aux agents de l'Etat, si les receveurs réclament du côté des établissements publics ou des municipalités, on leur répond qu'ils sont à la nomination du pouvoir central. S'ils se tournent du côté du pouvoir central, on leur répond qu'ils sont payés sur les fonds des établissements publics et des communes.

Si j'ai bonne mémoire, M. le ministre des finances avait bien voulu annoncer ici qu'il faisait étudier leur cas par une commission qui allait aboutir à certaines conclusions. Je demande à M. le sous-secrétaire d'Etat de nous dire si cette commission a terminé ses travaux, et quelle est la décision qu'on va prendre en faveur de ces fonctionnaires si intéressants. (*Très bien!*)

M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat.

M. le sous-secrétaire d'Etat. M. Chéron voudra bien m'excuser si je lui réponds très franchement sur cette dernière question. J'avoue que je ne connaissais pas l'existence de la commission dont il vient de parler ; mais je ne manquerai pas, bien entendu, de m'informer du résultat de ses délibérations.

On me permettra de donner mon avis personnel. Il est absolument impossible

d'accorder aux receveurs spéciaux les 200 francs ou les 500 fr. dont il s'agit, parce qu'ils ne sont pas rétribués sur les fonds du Trésor, n'étant pas des fonctionnaires de l'Etat. Le Parlement n'a pas qualité pour leur voter des allocations, et il appartient aux communes ou aux établissements publics qui les rétribuent de leur allouer des suppléments, s'ils le jugent bon. Je m'excuse de faire cette réponse ; mais je ne crois pas qu'une commission, quelle qu'elle soit, puisse en faire une autre.

M. Henry Chéron. Peu nous importe la forme sous laquelle les receveurs spéciaux recevront les avantages accordés aux autres fonctionnaires, et les budgets sur lesquels ils les recevront. Nous demandons qu'ils ne soient pas oubliés. Je me borne à faire observer que ce ne sont pas des fonctionnaires purement communaux. Il y a, au surplus, un intérêt évident à assurer leur indépendance vis-à-vis des ordonnateurs avec lesquels ils sont en rapport.

Je demande que l'on songe sérieusement à eux. Je compte sur M. le sous-secrétaire d'Etat pour provoquer de la part de qui de droit une décision en leur faveur.

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

M. Couyba. J'avais demandé tout à l'heure la parole pour discuter la question des poudres, non pas dans l'intention d'y mettre le feu (*Sourires*), mais pour appeler toute l'attention du Gouvernement sur une classe très intéressante de contribuables français. Je ne parlerai pas des ouvriers qui fabriquent les poudres. M. Flaisnières les a excéssivement défendus, et il a bien fait. Je ne veux parler que des dépositaires et des consommateurs de poudre, c'est-à-dire des chasseurs qui risquent d'en manquer, cette année, pour la prochaine ouverture de la chasse, si le Gouvernement ne prend pas avec diligence toutes les dispositions nécessaires en vue de la production plus intense et de la répartition plus large des poudres dans tous les dépôts. (*Très bien!*) La poudre de chasse est comme le tabac : très chère et très rare. Je ne demande pas qu'on la donne pour rien. Je souhaite toutefois qu'on puisse prochainement en diminuer le prix ; mais, par-dessus tout, je demande au Gouvernement de la mettre assez tôt à la disposition des dépositaires, des armuriers, des acheteurs et des chasseurs de toutes les régions de France. (*Très bien ! très bien !*)

M. le sous-secrétaire d'Etat. Je ne manquerai pas de m'informer des quantités de poudre de chasse qui peuvent exister. Vous savez que ce n'est pas le ministère des finances qui fabrique la poudre : c'est le ministère de la guerre ; il se borne à la répartir et à la vendre.

Nous nous sommes déjà préoccupé de la question ; mais comme, pendant la guerre, on n'a pas fabriqué spécialement de la poudre de chasse, je ne sais quelles sont les disponibilités actuelles. Le Trésor aurait tort de ne pas chercher à développer le plus possible la vente de cette poudre. Il en résulte une recette notable. En outre, des matières premières acquises en grandes quantités pendant les hostilités risqueraient, sans cette fabrication, de demeurer inutilisées.

M. Couyba. Il faut qu'il y en ait dans le plus grand nombre possible de dépôts.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Je puis vous promettre que nous ferons tout ce qui dépendra de nous pour développer la vente de la poudre de chasse, et je ne manquerai pas de m'assurer des quantités dont nous pourrions disposer cette année.

M. Couyba. Je vous remercie de cette déclaration.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation dans la discussion générale ?... Elle est close.

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

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

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

« Article unique. — Il est ouvert aux ministres, en addition aux crédits provisoires alloués pour les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils de l'exercice 1919, des crédits s'élevant à la somme totale de 190,035,000 fr.

« Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi. »

Je donne lecture de cet état :

Ministère des finances.

Dépenses exceptionnelles.

2^e partie. — Pouvoirs publics.

« Chap. AB. — Dépenses administratives du Sénat. — Avances exceptionnelles de traitement au personnel du Sénat, 46,000 fr. — (Adopté.)

« Chap. AC. — Dépenses administratives de la Chambre des députés. — Avances exceptionnelles de traitement au personnel de la Chambre des députés, 65,000 fr. » — (Adopté.)

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. E bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 18,985,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de la justice.

1^{re} section. — Services judiciaires.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. A bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 1,654,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Services pénitentiaires.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. A bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 719,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère des affaires étrangères.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. L bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 314,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de l'intérieur.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. T ter. — Avances exceptionnelles de traitement, 5,711,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de la guerre.

1^{re} section. — Troupes métropolitaines et coloniales.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

Divers.

« Chap. 83 quinquès. — Avances excep-

tionnelles de traitement, 58,759,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de la reconstitution industrielle.

1^{re} section. — Fabrications.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. 25 ter. — Avances exceptionnelles de traitement, 5,088,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Mines et combustibles.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. A bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 50,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de la marine.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. 41 quinquès. — Avances exceptionnelles de traitement, 10,427,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.

1^{re} section. — Instruction publique.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. D bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 37,614,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Beaux-arts.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. C bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 518,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

1^{re} section. — Commerce et industrie.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. I bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 918,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Postes et télégraphes.

Dépenses exceptionnelles.

4^e partie. — Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.

« Chap. A bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 39,600,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère du travail et de la prévoyance sociale.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. C bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 626,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère des colonies.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. AG bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 213,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère de l'agriculture et du ravitaillement

1^{re} section. — Agriculture.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. R bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 1,908,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Ravitaillement général.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. 2 bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 470,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère des travaux publics, des transports et de la marine marchande

1^{re} section. — Travaux publics et transports.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. D bis. — Avances exceptionnelles de traitement, 5,484,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Transports maritimes et marine marchande.

Dépenses exceptionnelles.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. A ter. — Avances exceptionnelles de traitement, 477,000 fr. » — (Adopté.)

Ministère des régions libérées

3^e partie. — Services généraux des ministères.

« Chap. 24 ter. — Avances exceptionnelles de traitement, 359,000 fr. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble de l'article unique

Il va être procédé au scrutin.

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

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

Nombre de votants. 220
Majorité absolue..... 111

Pour..... 220

Le Sénat a adopté.

6. — DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère des finances.

M. Sergent, sous-secrétaire d'Etat au ministère des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre du travail et de la prévoyance sociale et de M. le ministre des finances, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture au ministre du

travail et de la prévoyance sociale d'un crédit extraordinaire de 60,000 fr. au titre du budget ordinaire de l'exercice 1919, pour subvention du comité des expositions françaises d'économie sociale chargé de la préparation d'une section d'économie sociale à l'exposition française de Strasbourg.

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

Il sera imprimé et distribué.

7. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Maurice Colin. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport, fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la législation algérienne relative à la lutte contre le phylloxéra.

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

J'ai reçu de M. Boudenoot un rapport, fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet l'exécution des travaux urgents après la guerre.

Le rapport sera imprimé et distribué.

8. — TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de la Chambre des députés les communications suivantes :

« Paris, le 24 juillet 1919.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 18 juillet 1919, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi, adoptée par le Sénat, adoptée avec modifications par la Chambre des députés, modifiée par le Sénat, adoptée avec de nouvelles modifications par la Chambre des députés, sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels.

« Conformément aux dispositions de l'article 14 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.

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

« Le président de la Chambre des députés,
« PAUL DESCHANEL. »

La proposition de loi est renvoyée à la commission précédemment saisie.

Elle sera imprimée et distribuée.

« Paris, le 24 juillet 1919.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 23 juillet, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi ayant pour but de permettre la nomination dans la Légion d'honneur des officiers proposés avant leur radiation et renvoyés dans leurs foyers comme atteints par la limite d'âge.

« Conformément aux dispositions de l'article 14 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.

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

« Le président de la Chambre des députés,
« PAUL DESCHANEL. »

S'il n'y a pas d'opposition, la proposition de loi est renvoyée à la commission de l'armée.

Elle sera imprimée et distribuée.

9. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI RELATIVE A LA CAISSE DES RETRAITES POUR LA VIEillesse

M. le président. La parole est à M. Chéron, pour un dépôt de rapport sur une proposition de loi pour laquelle il demande au Sénat de déclarer l'urgence et la discussion immédiate.

M. Henry Chéron, rapporteur. 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 MM. Eugène Lintilhac et Henry Chéron, modifiant le paragraphe 1^{er} de l'article unique de la loi du 25 décembre 1915 relative à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

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

M. le rapporteur. Messieurs, la loi du 25 décembre 1915 a fixé à 2,400 fr. le maximum de la rente viagère que la caisse nationale des retraites pour la vieillesse est autorisée à inscrire sur la même tête.

L'augmentation du coût de la vie a rendu ce maximum tout à fait insuffisant. De petits rentiers, se trouvant dans l'impossibilité, avec leur modeste avoir, de faire face aux conditions nouvelles de l'existence, réclament de notre grand établissement national de prévoyance les moyens de se constituer une rente viagère en rapport avec leurs besoins. Il convient de les leur accorder. C'est une mesure qui n'exige aucun sacrifice de la part de l'Etat puisque c'est avec leurs seuls deniers que les intéressés en assureront les effets.

C'est dans cet esprit que l'honorable M. Lintilhac et un de ses collègues ont saisi le Sénat d'une proposition de loi tendant à relever à 6,000 fr. ledit maximum. La commission des finances y a donné son adhésion, d'accord avec la caisse nationale des retraites.

Nous vous demandons, en conséquence, d'adopter cette proposition de loi.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt de nos collègues dont voici les noms : MM. Chéron, Lintilhac, Leygues, Jean Dupuy, Doumergue, Cauvin, Saint-Germain, Gauvin, Davelle, Debierre, Chapuis, Renaudat, Lebert, Félix Martin, Dupont, Servant, Mollard, Monnier, Herriot, Beauvillage, Bonnelat.

Je mets aux voix la déclaration d'urgence.

(L'urgence est déclarée.)

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

(La discussion immédiate est prononcée.)

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

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

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

Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Le paragraphe 1^{er} de l'article unique de la loi du 25 décembre 1915 est ainsi modifié :

« Le maximum de la rente viagère que la caisse nationale des retraites pour la vieillesse est autorisée à inscrire sur la même tête est fixé à 6,000 fr. »

Si personne ne demande la parole sur l'article unique, je le mets aux voix.

(La proposition de loi est adoptée.)

10. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

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

A quinze heures, séance publique :

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, portant modification des articles 13 et 34 de la loi du 29 juillet 1881 ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, adoptée avec modifications par la Chambre des députés, relative à la commémoration et à la glorification des morts pour la France au cours de la grande guerre ;

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier l'article 3, paragraphe 2, de la loi du 5 août 1899, relative au casier judiciaire et à la réhabilitation de droit, modifiée par la loi du 11 juillet 1900 ;

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail en Algérie ;

Discussion : 1^o du projet de résolution portant règlement définitif : 1^o du compte des recettes et des dépenses du Sénat pour l'exercice 1918 ; 2^o du compte des recettes et des dépenses de la caisse des retraites des anciens sénateurs et de celles des employés du Sénat pour 1918 ; 3^o du projet de résolution portant rectification du budget des dépenses du Sénat pour l'exercice 1919 ;

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, modifié par la Chambre des députés, relatif à l'institution d'un nouveau régime temporaire de l'alcool.

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

L'ordre du jour est ainsi fixé.

Quel jour le Sénat entend-il se réunir ?

M. Milliès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. La commission des finances demande au Sénat de vouloir bien fixer sa prochaine séance à mercredi.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Le Sénat se réunira donc en séance publique le mercredi 30 juillet, à quinze heures, avec l'ordre du jour qui vient d'être réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures vingt-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... »

2817. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juillet 1919, par M. Peschaud, sénateur, demandant à M. le ministre

de l'instruction publique à quelle date sera mandaté le traitement des élèves mobilisés de l'école normale de Saint-Cloud pour la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 1919, quelles mesures seront prises pour éviter à l'avenir un si long retard dans le paiement, et jusqu'à quelle date ce traitement sera maintenu aux intéressés.

2818. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juillet 1919, par M. Milan, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre pourquoi, dans l'intérêt du Trésor et de la production, les sursis agricoles ne sont pas prolongés d'office jusqu'à la libération des bénéficiaires.

2819. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juillet 1919, par M. Chastenet, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre à qui doivent s'adresser les viticulteurs qui désirent des fils de fer barbelés, le directeur de l'établissement central du matériel du génie à Angoulême, auquel le ministre les avait renvoyés, ne répondant à aucune demande.

2820. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juillet 1919, par M. Raymond Leygue, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si les particuliers ou sociétés ayant cessé leurs opérations commerciales au cours de 1917, notamment avant la loi du 31 juillet 1917, sont imposables, pour 1918, à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, à raison de bénéfices réalisés en 1917.

2821. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juillet 1919, par M. Raymond Leygue, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si les propriétaires de terrains d'agrément, assujettis par la loi du 31 juillet 1917 à l'impôt sur les bénéfices agricoles (à raison d'un revenu fixé à la moitié de la valeur locative), doivent considérer ce revenu comme réel et le déclarer en vue de l'impôt général, en dehors du revenu net servant de base à la contribution foncière, et si des impositions supplémentaires à l'impôt général peuvent être établies sur les revenus non déclarés pour 1915 et 1916.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

2530. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les deux décrets du 11 mars 1919, relatifs aux hautes payes et primes des militaires servant au delà de la durée légale, en vertu d'un contrat, sont applicables aux militaires servant en qualité de commissionnés, en vertu de l'article 58 de la loi du 21 mars 1905. (Question du 23 mars 1919.)

Réponse. — Les militaires servant en qualité de commissionnés ont droit à la haute paye mensuelle prévue par le décret du 11 mars 1919 (Journal officiel du 12, page 2616), mais non à la prime prévue par le décret du même jour (Journal officiel du 12, page 2617), qui n'est attribuée, aux termes de l'article 61 de la loi du 21 mars 1905, qu'aux militaires contractant des engagements ou des rengagements ayant pour effet de porter la durée de leurs services à cinq ans au maximum.

2705. — M. Milan, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur si une autorisation de gérer elle-même des jeux peut être accordée à une commune, station thermale, et quelle suite il compte donner aux vœux émis dans ce sens par le conseil général et une municipalité de la Savoie. (Question du 12 juin 1919.)

Réponse. — En l'état actuel de la législation,

il n'est pas possible d'autoriser les communes stations-thermales à gérer des établissements de jeux.

Dans ces conditions, les vœux émis en ce sens par le conseil général de la Savoie n'ont pu être pris en considération.

2723. — M. Boudenoot, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande si les ponts et chaussées ou le service de la reconstitution d'une contrée peuvent réquisitionner complètement une gare pour leurs besoins personnels et obliger ainsi les industriels de la région à faire usage d'une autre gare située à 3 kilomètres plus loin. (Question du 13 juin 1919.)

Réponse. — Aucun service n'a qualité pour opérer la réquisition d'une gare en dehors de l'autorité militaire. La gare visée paraît être celle de Méaulens, gare annexe d'Arras.

Le public, qui a toujours eu accès à la gare d'Arras, ne paraît pas devoir être sensiblement gêné dans ses transactions par l'affectation actuelle de la gare annexe de Méaulens.

Toutefois, la compagnie du Nord examine actuellement dans quelles conditions le public pourrait participer à l'utilisation de la gare annexe dont il s'agit.

2787. — M. Bollet, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre d'autoriser les officiers à titre temporaire, anciens sous-officiers, à préparer les examens d'emploi civil en conservant leur titre d'officier, la révision de leur grade devant constituer pour eux une douloureuse déception. (Question du 11 juillet 1919.)

Réponse. — Un sous-officier rengagé, actuellement officier à titre temporaire, peut, s'il réunit les conditions de la loi du 21 mars 1905 modifiée par celle du 7 août 1913, solliciter les emplois réservés par les tableaux E, F et G annexés à ladite loi du 21 mars 1905; mais, si l'intéressé désire attendre au corps son classement et sa nomination à l'emploi sollicité, il devra, à cet effet, joindre à sa demande d'emploi, sa démission d'officier. Il sera maintenu au corps dans les conditions prévues par la circulaire 4530 1/11 du 4 mars 1913, avec le grade de sous-officier qu'il avait avant d'être nommé officier à titre temporaire.

2789. — 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 16 juillet 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

2890. — 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 16 juillet 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

2791. — 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 16 juillet 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

2792. — 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 16 juillet 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

2793. — 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 16 juillet 1919, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

Ordre du jour du mercredi 30 juillet.

A quinze heures, séance publique:

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, portant modification des articles 13 et 34 de la loi du 29 juillet 1881. (N^{os} 208, 220, année 1902; 70, année 1911; 49, année 1915, et 293, année 1919. — M. H. Savary, rapporteur.)

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, adoptée avec modifications par la Chambre des députés, relative à la commémoration et à la glorification des morts pour la France au cours de la grande guerre. (N^{os} 256 et 278, année 1916; 222 et 522, année 1918, et 92, année 1919. — M. Louis Martin, rapporteur. — Urgence déclarée.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier l'article 3, paragraphe 2, de la loi du 5 août 1899, relative au casier judiciaire et à la réhabilitation de droit, modifiée par la loi du 11 juillet 1900. (N^{os} 534, année 1918, et 355, année 1919. — M. Maurice Colin, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail en Algérie. (N^{os} 151, année 1914, et 324, année 1919. — M. Bienvenu Martin, rapporteur.)

Discussion: 1^o du projet de résolution portant règlement définitif: 1^o du compte des recettes et des dépenses du Sénat pour l'exercice 1918; 2^o du compte des recettes et des dépenses de la caisse des retraites des anciens sénateurs et de celle des employés du Sénat pour 1918; 2^o du projet de résolution portant rectification du budget des dépenses du Sénat pour l'exercice 1919. (N^o 318, année 1919. — M. Guillaume Pouille, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, modifié par la Chambre des députés, relatif à l'institution d'un nouveau régime temporaire de l'alcool. (N^{os} 551, 561, année 1918; 21, 304 et 350, année 1919. — M. Millies-Lacroix, rapporteur.)

Errata

au compte rendu in extenso de la séance du jeudi 10 juillet (Journal officiel du 11 juillet).

Page 1111, 3^e colonne, 53^e et 54^e ligne.

Au lieu de:

« ... ou à l'arrière de l'armée... »,

Lire:

« ... ou de l'arrière de l'armée... ».

Page 1112, 1^{re} colonne, 9^e ligne.

Au lieu de:

« ... à des conséquences... »,

Lire:

« ... à des causes... ».

Annexes au procès-verbal de la séance
du 24 juillet 1919.

SCRUTIN (N° 59)

Sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture de crédits additionnels, sur l'exercice 1919, en vue de l'attribution aux personnels civils de l'Etat de nouvelles avances exceptionnelles de traitement.

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

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Agullon. Albert Peyronnet. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Amic. Aubry. Audren de Kerdel (général).

Beauvisage. Belhomme. Bepmale. Bérard (Alexandre). Bienvenu Martin. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henry). Boudenoit. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brindeau. Bussière. Butterlin.

Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeuue. Chapuis. Charles Chabert. Charles-Dupuy. Chastenot (Guillaume). Chauveau. Chéron (Henry). Clemencau. Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courrégelouge. Couyba. Crémieux (Fernand). Cuvinot.

Darbot. Daudé. Deblerre. Defumade. Dehove. Delahaye (Dominique). Delhon. Del-

lestable. Deloncle (Charles). Destieux-Junca. Develle (Jules). Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Dron. Dupont. Dupuy (Jean).

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

Fabien-Cesbron. Faisans. Farny. Félix Martin. Fenoux. Flaissières. Fleury (Paul). Forsans. Fortin. Freycinet (de).

Gabrielli. Galup. Gaudin de Villaine. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genet. Genoux. Gérard (Albert). Goirand. Gomot. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillier. Guilloteaux. Guingand.

Hayez. Henri Michel. Henry Béranger. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien).

Jaille (vice-amiral de la). Jeannoney. Jé-nouvrier. Jonnard. Jouffray.

Kéranlech (de). Kérouartz (de).

La Batut (de). Lamarzelle (de). Larere. Las Cases (Emmanuel de). Lebert. Leblond. Leglos. Le Hérisso. Lemarié. Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Lhopiteau. Limon. Limouzain-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Loubet (J.). Lourties. Lucien Cornet.

Magny. Maillard. Martell. Martin (Louis). Martinet. Mascuraud. Maureau. Maurice Faure. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Mercier (général). Mercier (Jules). Merlet. Milan. Milliard. Millies-Lacroix. Mir (Eugène). Mollard. Monfeuillart. Monis (Ernest). Monnier. Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac.

Nègre. Noël.

Ordinaire (Maurice). Ournac.

Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penanros (de). Perchot. Pérès. Perreau. Peschaud. Petitjean. Peytral. Philipot. Pichon (Stephen). Poirson. Potté. Poulle.

Quesnel.

Ranson. Ratier (Antony). Raymond (Haute-

Vienne). Réal. Régismanset. Renaudat. Réveillaud (Eugène). Rey (Emile). Reymonenq. Reynald. Ribière. Riboisère (comte de la). Ribot. Richard. Riotteau. Riou (Charles). Rivet (Gustave). Rouby. Rouland. Rousé.

Sabaterie. Saint-Germain. Saint-Quentin (comte de). Saint-Romme. Sancel. Sarraut (Maurice). Sauvan. Savary. Selves (de). Servant. Simonet. Steeg (T.). Surreaux.

Thiery (Laurent). Thounens. Touron. Tré-veneuc (comte de).

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

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Dubost (Antonin).
Humbert (Charles).

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bersez.
Empereur.
Flandin.
Trystram.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	220
Majorité absolue.....	111
Pour l'adoption.....	220
Contre.....	0

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