SÉNAT

Session ordinaire de 1920.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 11^e SÉANCE

Séance du jeudi 12 février.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse.
3. — Lettre de M. le sous-secrétaire d'Etat des mines et des forces hydrauliques invitant le Sénat à élire cinq de ses membres au comité consultatif des forces hydrauliques créé en exécution de l'article 31 de la loi du 16 octobre 1919, relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique. — Fixation ultérieure de la date de l'élection.
4. — Lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de déclarer que M. Raymond Poincaré, Président de la République française pendant la guerre, a bien mérité de la patrie. — Renvoi à la commission de l'armée. — N° 35.
5. — Scrutin pour la nomination d'un membre suppléant de la commission d'instruction de la Cour de justice.
6. — Demande d'interpellation de M. Rouby à M. le ministre de la guerre sur la dissolution du 100^e régiment de ligne à Tulle. — Fixation ultérieure de la date de la discussion.
7. — Dépôt, par M. Magny, d'un rapport, au nom de la 1^{re} commission d'intérêt local, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser le département de la Seine à emprunter une somme de 400 millions de francs. — Fasc. 3, n° 3.
8. — Adoption du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant conversion en crédits définitifs des crédits provisoires ouverts au titre de l'exercice 1919 pour les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils.
9. — Fixation au jeudi 18 mars de la discussion de l'interpellation de M. Albert Peyronnet à M. le ministre du travail sur l'application de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes.
10. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

Communication de décrets désignant des commissaires du Gouvernement.

Déclaration de l'urgence.

Discussion générale : M. Imbart de la Tour, rapporteur.
11. — Résultat du scrutin pour la nomination d'un membre suppléant de la commission d'instruction de la Cour de justice : M. Joseph Loubet, élu.
12. — Dépôt et lecture, par M. Henry Chéron, d'un rapport, au nom de la commission de l'armée, sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de déclarer que M. Raymond Poincaré, Président de la République française pendant la guerre, a bien mérité de la patrie. — N° 36.

Déclaration de l'urgence.

Discussion immédiate prononcée.

Discussion générale : M. Gustave Lhopiteau, garde des sceaux, ministre de la justice.

Adoption des deux articles et de l'ensemble de la proposition de loi.
13. — Reprise de la discussion sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

Suite de la discussion générale : MM. Four-

ment, Jénouvrier, Le Troquer, ministre des travaux publics, et Flaissières.

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

14. — Dépôt, par M. Yves Le Troquer, ministre des travaux publics, au nom de M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, de M. le ministre des finances et de M. le ministre du commerce et de l'industrie, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la création d'un office de vérification et de compensation en application de la partie X (clauses économiques) du traité de Versailles du 28 juin 1919. — Renvoi à la commission des finances. — N° 37.

15. — Dépôt d'une proposition de loi de MM. Maurice Colin, Cuttoli et Etienne, ayant pour objet de rendre applicables aux magistrats de la cour d'appel d'Alger et des tribunaux de première instance de l'Algérie les règles applicables aux magistrats de la métropole en ce qui concerne la discipline, le déplacement et la mise à la retraite d'office. — Renvoi à la commission, nommée le 26 novembre 1915, relative aux réformes que comporterait la situation de l'Algérie. — N° 38.

Dépôt d'une proposition de loi de M. Cuttoli sur l'institution d'un conseil colonial algérien. — Renvoi à la commission, nommée le 26 novembre 1915, relative aux réformes que comporterait la situation de l'Algérie. — N° 39.

16. — Dépôt d'une proposition de résolution de M. Félix Martin, tendant à la création d'une commission du travail et des mines. — Renvoi à la commission, nommée le 10 février 1920, relative à la nomination de diverses commissions. — N° 40.

17. — Congé.

18. — Règlement de l'ordre du jour,

Fixation de la prochaine séance au vendredi 13 février.

PRÉSIDENCE DE M. ALEXANDRE BÉRARD,
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à quatorze heures et demie.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Simonet, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la séance du mardi 10 février.

Le procès-verbal est adopté.

2. — EXCUSE

M. le président. M. Goy s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour ni à celle de demain.

3. — COMMUNICATION RELATIVE AU COMITÉ CONSULTATIF DES FORCES HYDRAULIQUES

M. le président. J'ai reçu de M. le sous-secrétaire d'Etat des mines et des forces hydrauliques la lettre suivante :

« Paris, le 10 février 1920.

« Monsieur le président,

« En exécution de l'article 31 de la loi du 16 octobre 1919, relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique, un décret en date du 6 février 1920 vient de constituer auprès de mon administration un comité consultatif des forces hydrauliques.

« Aux termes dudit article, ce comité doit comprendre cinq membres du Sénat élus par cette Assemblée.

« J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien provoquer l'élection des cinq sénateurs prévus par la loi et me faire connaître les noms des cinq membres du Sénat sur

lesquels se sera porté le choix de l'Assemblée.

« Veuillez agréer, monsieur le président, les assurances de ma haute considération.

« Le sous-secrétaire d'Etat
des mines et des forces hydrauliques,
« BORREL ».

Le Sénat fixera dans une prochaine séance la date à laquelle aura lieu cette élection.

4. — TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

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

« Paris, le 11 février 1920.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 10 février 1920, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi ayant pour objet de déclarer que M. Raymond Poincaré, Président de la République française pendant la guerre, a bien mérité de la patrie.

« Conformément aux dispositions de l'article 141 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.

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

« Le vice-président de la Chambre des députés,
« FRANÇOIS ARAGO. »

Cette proposition de loi sera imprimée et distribuée et renvoyée à la commission de l'armée. (Assentiment.)

5. — SCRUTIN POUR LA NOMINATION D'UN MEMBRE SUPPLÉANT DE LA COMMISSION D'INSTRUCTION DE LA COUR DE JUSTICE

M. le président. L'ordre du jour appelle le scrutin pour la nomination d'un membre suppléant de la commission d'instruction de la Cour de justice.

Il va être procédé à la désignation, par la voie du sort, de dix-huit scrutateurs et de six scrutateurs suppléants.

(Le sort désigne comme scrutateurs : MM. Hayez, Jonnart, Schrameck, Catalogne, Perchet, Trystram, de Monzie, Ratier, Serre, Bouctot, Gustave Dron, Enjolras, Debove, de Lubersac, Martinet, Duplantier, Simon, René Renoult; comme scrutateurs suppléants : MM. Paul Dupuy, le comte d'Elva, Fenoux, Hugues Le Roux, Lederlin, Marraud.)

M. le président. Le scrutin est ouvert.

Il sera fermé dans une demi-heure.

(Le scrutin, ouvert à quatorze heures quarante minutes, est fermé à quinze heures dix minutes.)

M. le président. Le scrutin est fermé.

J'invite MM. les scrutateurs à se retirer dans le salon voisin pour procéder au dépouillement.

6. — DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu de M. Rouby une lettre par laquelle il demande à interpellier M. le ministre de la guerre sur la dissolution du 100^e de ligne à Tulle.

Nous attendrons la présence de M. le ministre de la guerre pour fixer la date de la discussion de cette interpellation. (Assentiment.)

7. — DÉPÔT DE RAPPORT

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

M. Magny. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, un rapport fait au nom de la première commission d'intérêt local, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser le département de la Seine à emprunter une somme de quatre cents millions de francs.

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

8. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONVERTISSANT EN CRÉDITS DÉFINITIFS DES CRÉDITS PROVISOIRES

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant conversion en crédits définitifs des crédits provisoires ouverts au titre de l'exercice 1919 pour les dépenses militaires et les dépenses exceptionnelles des services civils.

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

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

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

« Art. 1^{er}. — Sont convertis en crédits définitifs les crédits provisoires alloués aux ministres, au titre de l'exercice 1919, en vue de faire face aux dépenses militaires et aux dépenses exceptionnelles des services civils, par les lois des 31 décembre 1918, 31 mars, 30 juin et 30 septembre 1919 et répartis par les décrets pris en exécution desdites lois, ainsi que les crédits alloués par des lois spéciales portant ouverture de crédits additionnels aux crédits provisoires.

« Les crédits ouverts aux ministres, au titre de l'exercice 1919, en vue de faire face aux dépenses militaires et aux dépenses exceptionnelles des services civils, sont, en conséquence, fixés à la somme de 36 milliards 685,204,807 fr. 25, savoir :

« Dette publique.....	1.440.000.000 »
« Pouvoirs publics.....	388.000 »
« Services généraux des ministères.....	34.733.068.232 25
« Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	421.748.575 »
« Remboursements, restitutions et non valeurs.....	90.000.000 »
« Total égal.....	36.685.204.807 25

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Sont convertis en crédits définitifs les crédits provisoires alloués au ministre de la guerre au titre du budget annexe du service des poudres et salpêtres, pour l'exercice 1919, par les lois des 31 décembre 1918, 31 mars, 30 juin et 30 septembre 1919, et répartis par les décrets pris en exécution desdites lois, ainsi que les crédits alloués par des lois spéciales portant ouverture de crédits additionnels aux crédits provisoires.

« Les crédits ouverts au ministre de la guerre au titre du budget annexe du service des poudres et salpêtres pour l'exercice 1919 sont, en conséquence, fixés à la somme de 309,867,188 fr. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

9. — FIXATION DE LA DATE D'UNE INTERPELLATION

M. le président. M. Peyronnet m'a fait connaître qu'il est d'accord avec M. le ministre du travail pour demander au Sénat de vouloir bien fixer au jeudi 18 mars la discussion de son interpellation sur l'application de la loi des retraites ouvrières et paysannes.

Il n'y a pas d'opposition?...
Il en est ainsi décidé.

10. — DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE RELÈVEMENT DES TARIFS DE CHEMINS DE FER

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

J'ai à donner connaissance au Sénat des décrets suivants :

« 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. Celler, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur du mouvement général des fonds ; Denois, directeur du budget et du contrôle financier ; Bley, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur général des contributions indirectes, sont désignés, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister le ministre des finances, au Sénat, dans la discussion du projet de loi, ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

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

« Fait à Paris, le 26 janvier 1920.

« R. POINCARÉ.

• Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,
« F. FRANÇOIS-MARSAL. »

« Le Président de la République française,
« Sur la proposition du ministre des travaux publics,

« 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. du Castel, directeur au ministère des travaux publics, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des travaux publics, au Sénat, dans la discussion du projet de loi ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

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

« Fait à Paris, le 3 février 1920.

« R. POINCARÉ.

• Par le Président de la République :

« Le ministre des travaux publics,
« YVES LE TROCQUER. »

M. Imbart de la Tour, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec M. le ministre des travaux publics, 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.

La parole, dans la discussion générale, est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Messieurs, le rapport de votre commission des chemins de fer et l'avis de votre commission des finances vous ont indiqué dans quelles conditions vos deux commissions vous demandent d'adopter sans modification, sans amendement, le projet de loi relatif au relèvement temporaire des tarifs de chemins de fer ?

Je n'aurais rien à ajouter à ce rapport. Mais, depuis que ce projet a été voté à la Chambre, il s'est produit à son égard, dans le public, une certaine émotion.

On a parlé de tarifs prohibitifs, de cadeau aux compagnies, de surprise et même d'escanotage. Aucun de nous, messieurs, ne peut vouloir qu'un pareil débat, qui intéresse si directement le public des commerçants, des voyageurs et tous les consommateurs en général, ait l'apparence d'être escamoté. Il est donc nécessaire, au début même de cette discussion, de vous apporter des explications complémentaires et de vous exposer les motifs pour lesquels vos deux commissions vous demandent de voter le projet et les garanties qu'elles réclament en même temps.

Je serai, messieurs, aussi bref et aussi clair que possible, mais je ne me dissimule pas et je ne veux pas vous dissimuler que le sujet est complexe, que la tâche du rapporteur est ardue et qu'il a besoin, pour l'accomplir, de toute la bienveillance du Sénat. (Très bien ! très bien ! — Parlez !)

C'est un fait qui n'est contesté par personne, que nos grands réseaux de chemins de fer exploitent à perte, c'est-à-dire que tous les transports qu'ils exécutent leur coûtent plus cher qu'ils ne leur rapportent.

Cette situation existe depuis le début de la guerre, surtout depuis l'année 1915. Elle s'est manifestée d'abord dans les transports militaires et s'est accentuée ensuite avec une rapidité prodigieuse dans les transports commerciaux. Nous n'avons point à parler ici des transports militaires, pour lesquels la question a été réglée par un avenant du mois de juin 1918 au traité Cotellet, qui a remis, d'accord avec les compagnies, les choses en l'état. Mais, en ce qui concerne les transports commerciaux, la crise du déficit reste ouverte. Vous en connaissez les causes : elles tiennent d'abord à l'augmentation des prix des matières premières que les compagnies emploient dans leur exploitation ; ensuite à l'augmentation des salaires du personnel.

Je prends deux exemples. En ce qui concerne les charbons, en 1913, les dépenses totales de tous les réseaux de chemins de fer ont été de 183 millions ; en 1919, elles ont été de 784 millions, soit une augmentation d'environ 300 p. 100. En ce qui concerne le personnel, en 1913, les dépenses s'élevaient, pour tous les réseaux, à 766 millions, et, en 1919, en tenant compte des proposi-

tions faites par les réseaux, et qui ont été dépassées du fait de la dernière décision prise au ministère des travaux publics par la commission des salaires, les dépenses du personnel s'élèvent à 2 milliards 745 millions, soit une augmentation d'environ 270 p. 100. J'ajoute que, si on tient compte des décisions prises il y a huit jours, on ne se trompe certainement pas en évaluant, à l'heure actuelle, l'augmentation des dépenses du personnel, par rapport à 1913, à 300 p. 100.

M. Jénouvrier. Du petit personnel.

M. le rapporteur. Du petit personnel. Pour faire face à ces charges, qu'a-t-on donné aux réseaux ? Jusqu'ici, purement et simplement l'augmentation de 25 p. 100, que vous avez votée par la loi du 31 mars 1918. Il suffit de rapprocher ces chiffres — 300 p. 100 d'un côté, 25 p. 100 de l'autre — pour que vous compreniez tout de suite dans quelles conditions se trouve, à l'heure présente, l'ensemble des réseaux français.

Au 31 décembre 1919, le total des déficits d'exploitation des grands réseaux s'élevait, d'après les évaluations qui ont été fournies, à 3 milliards 703 millions ; et, comme les dépenses vont croissant, tant en ce qui concerne le matériel qu'en ce qui concerne le personnel, les évaluations faites pour 1920 annoncent un nouveau déficit de 2 milliards 400 millions. Ce qui fait qu'au total, si rien n'était modifié à l'état actuel, le déficit des grands réseaux, à la fin de la présente année, serait d'environ 6 milliards.

Il n'est pas étonnant qu'à cette situation les grands réseaux — et non pas seulement les grands réseaux, mais les pouvoirs publics — se soient préoccupés d'apporter un remède. On a cherché ce remède d'abord dans une opération sur laquelle j'aurai à revenir tout à l'heure : l'unification des tarifs. Je vous demande la permission de ne pas y insister pour l'instant, afin de ne pas compliquer un débat déjà très complexe. On a cherché dans l'unification des tarifs, qui comportait certains relèvements, un supplément de recettes pour les réseaux. Cette unification a été entreprise à la fin de l'année 1918, et les études se sont poursuivies en 1919. Mais, avant même que les études sur les tarifs unifiés aient pu aboutir, on s'est aperçu que les suppléments de recettes à provenir de l'unification ne seraient pas suffisants pour faire face au déficit grandissant, et on a été amené à envisager, en dehors de l'unification, mais en même temps qu'elle, une nouvelle majoration générale pour combler le déficit.

Ce que je vous dis là résulte d'une façon très nette d'un rapport qui a été fait au comité consultatif des chemins de fer par M. l'inspecteur général Alexandre, à une date que je signale particulièrement à votre attention : ce rapport est du mois de mai 1919.

On peut dire que ce sont les considérations exposées dans ce rapport qui ont abouti au projet de loi adopté par la Chambre des députés en décembre dernier et auquel on vous demande aujourd'hui de donner votre adhésion.

Quel est l'objet de ce projet de loi ? En deux mots, il est le suivant : opérer un relèvement de tarifs qui permette d'accroître les recettes d'exploitation des réseaux, de telle sorte que la nouvelle insuffisance de 2,400 millions prévue, pour l'année 1920, soit couverte.

Le projet n'a pas d'autre portée. Il est donc à la fois un projet limité au point de vue de sa durée et limité au point de vue de son objet : au point de vue de sa durée, puisqu'il ne sera applicable que pendant l'année 1920 ; au point de vue de son objet, puisqu'il a exclusivement pour but de combler le déficit d'exploitation, c'est-à-dire

de permettre aux compagnies d'exploiter au prix de revient. Dès lors, contrairement à ce qui a été dit, il n'a pas pour but et ne peut avoir pour effet d'enrichir les grands réseaux et d'augmenter le dividende des actionnaires des compagnies.

Ainsi limité, ce projet comporte même, à cet égard, une garantie supplémentaire. Les recettes qui vont provenir des majorations proposées, si vous les adoptez, bien qu'appartenant au réseau, ne seront pas versées directement dans leurs caisses. Elles figureront à un compte spécial du Trésor, et c'est l'Etat qui en aura la disposition et qui en fera la répartition entre les réseaux, compte tenu des insuffisances de chacun d'eux. Et, en fin d'exercice, s'il y a un solde, c'est vous, messieurs, qui, par une loi spéciale, en déterminerez la répartition.

J'ai donc raison de dire que le projet qui vous est soumis — et, si j'insiste sur ce point, c'est pour réfuter certaines erreurs répandues à dessein dans le public — n'a ni pour but ni pour effet, dans une forme ou dans une proportion quelconque, d'augmenter le dividende des actionnaires et d'enrichir les compagnies.

Et maintenant, si vous ne votez pas ce projet, quelle va être la situation ? Le déficit s'accroissant, nous arriverons à ce chiffre de 6 milliards de déficit que j'indiquais tout à l'heure.

Eh bien ! votre commission estime — et elle espère que le Sénat estimera avec elle — que c'est une situation que nous ne pouvons pas envisager de sang-froid.

Quelles en sont, en effet, les conséquences ?

Les insuffisances d'exploitation des réseaux sont supportées par qui, en définitive ? Par l'Etat. Et elles sont redoutables pour qui ? Pour le public.

Je m'explique. Les insuffisances des réseaux sont supportées par l'Etat, d'abord directement, en ce qui concerne le réseau de l'Etat, en ce qui concerne les réseaux encore au régime de la garantie par le jeu de la garantie. Je sais bien que les sommes versées par l'Etat aux compagnies de chemins de fer au titre de la garantie sont des avances remboursables, mais quand le sont-elles ? C'est en ce moment même que la situation est critique, à l'heure même où je parle. Il est important, en ce moment même, à l'heure où le Trésor est si chargé et peut-être pas suffisamment rempli...

M. Simonet. « Peut-être » est de trop ! (Sourires approbatifs.)

M. le rapporteur. ...qu'il faut obvier à un déficit qui retombe en définitive à la charge du Trésor.

J'ajoute que deux réseaux ne sont plus au régime de la garantie : celui du Nord et celui de Paris-Lyon-Méditerranée. De quelle façon a-t-on résolu pour eux cette crise du déficit d'exploitation ?

Vous connaissez tous la loi du 26 décembre 1914. Que décide-t-elle ?

Elle permet aux réseaux qui ne peuvent pas avoir recours à la garantie d'intérêt d'émettre des obligations pour faire face à leurs charges annuelles.

Est-ce là un système possible et viable ?

Non, il ne peut être que temporaire. Vous sentez bien que toute industrie qui couvrirait ces charges annuelles par des fonds d'emprunt, c'est-à-dire qui ferait porter sur l'avenir les charges du présent, irait directement et rapidement à la ruine.

Quant aux inconvénients du déficit vis-à-vis du public, vous les connaissez également.

A l'heure actuelle, dans nos grandes entreprises de chemins de fer d'intérêt général, il y a environ 20 milliards d'argent investi, appartenant à qui ? Est-ce aux capitalistes les plus importants ? Non, mais à

la petite épargne ; et il est incontestable que les déficits d'exploitation diminuent le crédit des compagnies, et, par suite, la valeur de leurs obligations.

Si nous envisageons la question au point de vue des transports, nous arrivons aux mêmes constatations. Nous aurons à dire un mot de la crise des transports ; mais, dès maintenant, je rappelle que les compagnies de chemins de fer travaillent à perte, et que c'est un fait que tout industriel qui travaille à perte travaille mal.

M. Jénouvrier. C'est évident !

M. le rapporteur. Et si vous, pouvoirs publics, vous continuez à laisser les chemins de fer fonctionner dans ces conditions, quelle autorité aurez-vous pour vous retourner vers les réseaux et leur faire le même reproche que je leur adressais moi-même tout à l'heure pour les flottements, les insuffisances et peut-être le désordre qui se rencontrent dans leur exploitation ? (Très bien ! très bien !)

Pour leur parler avec autorité, pour être écouté d'eux, il faut les mettre au moins dans une condition minimum, c'est-à-dire leur permettre d'exploiter à prix de revient.

Voilà la situation. Je crois qu'elle suffit à justifier le vote du projet de loi, sans modification et sans amendement, que vous demande votre commission.

Je disais, messieurs, que ce projet de loi est destiné à couvrir l'insuffisance de 1920. Nous sommes au 12 février. Six semaines sont déjà passées, sans que les tarifs majorés aient été mis en application. C'est une perte de plusieurs millions par jour.

M. Albert Peyronnet. Ce n'est pas la faute du Sénat. (Très bien !)

M. le rapporteur. Non ; mais je constate simplement le fait.

Cette perte de plusieurs millions par jour, nous ne pouvons par la laisser se prolonger. C'est pourquoi, je le répète, nous vous demandons d'adopter tel quel le projet.

Est-ce à dire qu'il est parfait, qu'il ne soulève aucune objection, aucune critique, qu'il ne nécessite aucune garantie ?

Vous savez bien le contraire. Cela résulte avec évidence du rapport qui vous a été distribué.

C'est pourquoi je voudrais, dans une seconde partie de mon argumentation, vous exposer ces objections, ces critiques, voir ce qu'elles ont d'exagéré, peut-être ce qu'elles ont de fondé, et, dans ce dernier cas, considérer quelles garanties nous avons pu vous apporter.

Ces garanties sont de trois ordres. Elles concernent les tarifs de marchandises, les tarifs de voyageurs et la situation générale des grands réseaux de chemins de fer.

Je commence par les tarifs de marchandises, parce que je trouve qu'il est toujours, passez-moi le mot, plus facile de commencer par le plus difficile. Et j'aurai ici à faire appel tout spécialement à votre bienveillante attention, parce que la question est fort complexe.

Pour le tarif des marchandises, le projet propose une augmentation de 115 p. 100, s'ajoutant à celle de 25 p. 100, à laquelle je faisais allusion, qui résulte de la loi du 31 mars 1918. Ces deux majorations réunies font un total de 140 p. 100. En appliquant par hypothèse cette majoration à un transport de 100 fr., il se trouverait porté à 240 fr.

Si nous nous arrêtons ici, la question serait extrêmement simple. Mais voici où elle se complique. En même temps que l'on a recouru à une majoration générale des tarifs, on a procédé à cette opération que tout le monde connaît sous le nom d'unification.

Qu'est-ce que l'unification du tarif des chemins de fer ?

Je m'en voudrais de faire au Sénat une conférence sur cette matière. J'en serais tout à fait incapable (*Parlez! parlez!*); mais la question est extrêmement délicate.

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Vous êtes très clair, et vous intéressez le Sénat.

M. le rapporteur. Qu'est-ce que l'unification ?

La tarification actuelle de nos chemins de fer français est à la fois volumineuse et complexe. Chaque réseau possède son tarif général, et, à côté, des tarifs spéciaux. Ces tarifs spéciaux sont établis par séries de marchandises. Ils sont différents de réseau à réseau, et, dans chaque réseau, de parcours à parcours. Eux-mêmes sont compliqués par ce qu'on appelle les prix fermes. Les prix fermes, à la différence des tarifs proprement dits, sont forfaitaires, alors que les tarifs sont à base kilométrique décroissante. Il y a, dans le Chaix, un très grand nombre de prix fermes.

L'unification consiste à supprimer les tarifs spéciaux, en tant qu'ils sont propres à chaque réseau, à supprimer les prix fermes, en ne modifiant que dans le détail la classification des séries, et elle établit des tarifs communs de réseau à réseau, à base kilométrique décroissante. De sorte qu'une marchandise allant, par exemple, de Bayonne à Lille, empruntant plusieurs réseaux, payera d'après un barème qui sera le même sur l'ensemble des réseaux français.

Cette opération a été faite sur l'initiative de qui ?

On peut dire qu'elle est due aux compagnies, à l'administration des travaux publics; mais il est beaucoup plus vrai d'ajouter qu'elle est intervenue grâce surtout aux désirs exprimés par le commerce et par le Parlement.

En 1910, la Chambre des députés a voté, sur la proposition de l'honorable M. Sibille, la résolution suivante :

« Que l'attention des compagnies soit appelée sur l'intérêt qu'il y aurait notamment :

« 1° A appliquer le même tarif général P. V. au trafic intérieur sur chaque réseau et au trafic commun sur tous les réseaux;

« 2° A poursuivre l'amélioration progressive des tarifs spéciaux en établissant la concordance entre la tarification intérieure des réseaux et en réalisant l'uniformité des réglementations et conditions particulières d'application. »

Ce projet de résolution est l'origine lointaine, mais certaine de la réforme.

M. Dominique Delahaye. Progressive, est-il dit.

M. le rapporteur. C'est néanmoins l'origine, monsieur Delahaye.

M. Dominique Delahaye. Mais pas comme vous la faites, en bloc.

M. le rapporteur. C'est donc l'origine de la réforme connue sous le nom d'unification des tarifs, réforme qui a été réclamée, j'ai le droit de le répéter, par le Parlement. Elle a été réclamée également, à plusieurs reprises, par le commerce, qui a exprimé le désir que le *Chaix* devienne un instrument maniable, dans lequel les usagers du chemin de fer puissent se reconnaître facilement.

On a donc engagé cette réforme. Mais vous entendez bien que l'unification entraîne des remaniements de prix, et, du moment que ce remaniement est nécessaire, vous concevez qu'à l'heure actuelle, il ne peut se faire que dans le sens de l'élevation. Quelle en est la conséquence ?

C'est que nous allons être amenés à modifier les chiffres que je vous indiquais tout à l'heure. Je reprends mon exemple. S'il n'y avait pas unification, s'il n'y avait que majoration générale, le prix de transport, qui revient actuellement à 100 fr., en coûterait 240. Avec l'unification, que va-t-il coûter ?

Je voudrais placer ici une remarque préalable. Il a été répandu dans le public — et ce matin encore, je recevais un journal où c'était dit en toutes lettres — des idées fausses au sujet de l'unification. On croit que le présent projet de loi va permettre l'unification. Eh bien, messieurs, l'unification ne dépend pas de la loi, mais du seul ministre des travaux publics. C'est sous sa responsabilité qu'il homologue les tarifs unifiés.

Dans notre droit public, le ministre a le droit d'homologuer les tarifs quels que soient les relèvements, quand ils ne dépassent pas les maxima des cahiers des charges. Or, les relèvements provenant de l'unification ne dépassant pas les maxima des cahiers des charges, il appartient au ministre, sous sa responsabilité, de prendre cette mesure.

S'il y a des critiques sur ce sujet, elles doivent donc s'adresser directement à lui.

Néanmoins, les deux questions se trouvent mêlées en fait, malgré la différence des compétences. Aussi votre commission des chemins de fer ne pouvait pas vraiment nier le fait après avoir reconnu le droit. Nous nous sommes donc demandé quelle pourrait être la réaction de l'unification sur les tarifs avec une majoration de 115 p. 100.

Je reprends mon chiffre de tout à l'heure : un prix de base de 100 fr., sans unification, donnera 240 fr. Avec unification, quel sera le chiffre ?

J'ai essayé de m'en rendre compte. Comme nous nous trouvons ici en présence d'un très grand nombre de prix, il m'est vraiment impossible de vous apporter des chiffres d'une précision absolue. C'est facile lorsqu'on prend un parcours déterminé; mais il y a des milliers de parcours. Aussi, je vous le répète simplement et très franchement, une précision mathématique est impossible. J'ai recherché, d'après les documents versés au dossier qui nous a été fourni, l'accroissement de recettes à attendre de l'unification. En prenant pour base le graphique de 1913, ce serait un accroissement d'environ 30 à 40 p. 100. Il faut donc que nous majorions de cette somme notre prix de base de 100 fr. Je le suppose donc porté à 140 fr., et c'est à ce chiffre que nous devons appliquer la majoration générale de 140 p. 100, se décomposant en 25 et 115 p. 100.

Nous arrivons ainsi à 338 fr. au lieu de 240 fr. De sorte qu'en prenant des moyennes, — je fais, bien entendu, comme vous pourrez le faire vous-mêmes, toutes réserves sur les moyennes — nous arrivons à une majoration totale, y compris l'unification, qu'on peut évaluer de 230 à 240 p. 100.

Cette majoration totale est-elle supérieure à la majoration générale subie depuis 1913 par la plupart des denrées de toute nature ? Evidemment non. Vous savez tous comme moi que le prix de la vie a augmenté dans une proportion infiniment plus élevée, 300 ou 400 p. 100. D'où il résulte que cette majoration générale des tarifs de transport ne modifiera pas la proportion du prix de transport dans le prix général des denrées. C'est une constatation qui a une très grande importance, étant donné que l'on a répandu dans le public cette idée, cette crainte que le vote du projet de loi contribuerait à augmenter, dans des proportions effroyables, le prix de la vie. Ah! messieurs, si ce résultat se produit, laissez-moi vous dire toute ma pensée...

Un sénateur à gauche. Cela ne diminuera pas, en tout cas.

M. le rapporteur. Bien entendu, cela ne diminuera pas; mais s'il y a augmentation, il faudra en chercher la cause bien moins dans le projet que vous votez que dans la façon dont il sera exploité par des gens qui ne cherchent qu'à provoquer l'augmentation du coût de l'existence. (*Applaudissements à gauche.*) Nous avons vu, avant même que le projet soit voté, circuler des papiers sur lesquels on réalisait des majorations de denrées, avant même de savoir si le Sénat donnerait son assentiment à la modification des tarifs. Je dis que ceux qui font cette besogne, à l'heure où nous sommes, dans les circonstances que nous traversons, au prix où est la vie et devant les charges qui pèsent sur l'Etat, commettent un crime véritable contre la patrie. (*Applaudissements.*)

Mais je ne m'arrête pas là. Nous avons voulu aller plus loin encore. Je vous ai dit, tout à l'heure, qu'une moyenne n'était qu'une moyenne. Une moyenne suppose des prix inférieurs et des prix supérieurs. En ce qui concerne les prix supérieurs à la moyenne, nous avons été, comme vous tous évidemment, impressionnés par certains chiffres donnés à la tribune de la Chambre et répandus dans la presse. On nous a notamment indiqué des parcours et des marchandises pour lesquels la majoration atteindrait 400 et même 500 p. 100.

Je ne veux pas prendre chacun des cas particuliers; pourtant nous nous sommes demandé ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans ces allégations et comment il fallait envisager cette conséquence du projet.

Je tiens à le dire tout de suite, messieurs, dans la plupart des cas que nous avons examinés, les prix qu'on avait indiqués sont exacts.

M. Lebert. Ils sont terrifiants.

M. le rapporteur. Mais quelle est la portée exacte des quelques majorations individuelles, exceptionnelles de 300 ou 400 p. 100, sur le millier de prix que renferme le *Chaix* ?

Ces majorations elles-mêmes, n'y a-t-il pas lieu de faire des distinctions entre elles ?

J'ai dit que l'unification consistait à supprimer les prix fermes. Mais ces prix fermes ne sont que des prix de faveur, établissant l'inégalité entre les citoyens.

M. Dominique Delahaye. Pas tous.

M. le rapporteur. Vous apporterez tout à l'heure vos arguments à la tribune, monsieur Delahaye, mais la discussion est assez complexe pour que je vous demande de vouloir bien me laisser achever mon exposé. (*Très bien! parlez! parlez!*)

Je répète que les prix fermes sont des prix de faveur établis sur l'injustice. C'est une politique, en matière de chemins de fer, dont beaucoup d'entre nous prennent la responsabilité, que de supprimer les prix fermes, d'autant plus que beaucoup d'entre eux datent de très loin et ne répondent plus à des relations économiques existantes. Et si j'avais le loisir d'examiner ici certains des exemples de majorations de tarifs destinés à effrayer le public, je ne serais pas étonné d'en trouver qui, en réalité, ne jouent pas. Par conséquent, les prix fermes étant des prix extrêmement bas, il n'est pas étonnant qu'en procédant à l'unification on arrive à des oscillations considérables dans le sens de la hausse. On ne peut cependant pas dire que les majorations soient excessives.

Je reconnais, pour conduire ce débat en toute loyauté, qu'il y a tout de même certaines majorations qui constitueront des

prix excessifs. Pour ces cas-là, dont nous devons nous préoccuper et dont vous ne devez pas non plus vous désintéresser, quel est le remède à notre disposition ?

Le remède, je le vois à son banc : c'est M. le ministre des travaux publics ! Je vous ai dit tout à l'heure que c'était lui le maître de l'homologation. Voulez-vous lui retirer ce pouvoir ? Voulez-vous que le Parlement se charge d'homologuer lui-même toutes les modifications de tarifs ?

Je me retourne donc vers le ministre des travaux publics pour lui dire : « monsieur le ministre, vous avez une responsabilité en matière d'homologation, elle est particulièrement grave en ce moment-ci. Pouvez-vous nous donner l'assurance que dans les homologations que vous allez faire des tarifs unifiés, où vous allez être obligé de tenir compte de la majoration de 115 p. 100, vous arriverez à ne pas homologuer des prix excessifs ? J'espère que vous pourrez nous donner cette assurance. C'est pour nous un élément indispensable au vote du projet et vous savez que la commission n'y aurait pas donné son adhésion si vous n'aviez pas pu prendre cet engagement. J'espère donc que vous pourrez le prendre à la tribune du Sénat et que vous nous donnerez à cet effet des précisions qu'il appartient à vous seul de fournir. »

Il n'y a pas seulement les homologations à faire. On peut me faire remarquer qu'à l'heure actuelle il y a déjà dix tarifs homologués. Pour ceux-là que va-t-il se passer ? Ici encore je me retourne vers le maître de l'homologation pour lui dire qu'il lui appartient de reviser ces tarifs. Pour certains d'entre eux la clause de révision a été expressément prévue. S'il constate qu'on a atteint des prix excessifs, qu'il fasse jouer la clause de révision. Pour ceux où aucune clause de ce genre n'est prévue, pensez-vous que le ministre des travaux publics soit vraiment désarmé vis-à-vis des compagnies, quand il négocie tous les jours avec elles.

M. Jénouvrier. Il n'est pas très armé.

M. le rapporteur. Pas très armé, monsieur Jénouvrier ? A l'heure où le ministre négocie avec les compagnies le nouveau régime des chemins de fer, croyez-vous qu'il soit désarmé s'il a besoin de leur demander de reviser un prix sur un parcours déterminé ?

Je ne le crois pas et vraiment, messieurs, je pense que nous pouvons, sur ce point, faire confiance à M. le ministre des travaux publics.

M. Dominique Delahaye. Il a le même pouvoir que M. Veto. (Exclamations.)

M. le rapporteur. D'ailleurs, si nous ne le faisons pas, quelle serait la solution ?

Messieurs, je n'en vois que deux, et, à mon avis, elles sont également redoutables. Ou bien ajourner le projet, et alors vous laissez le trou béant du déficit se creuser dans l'exploitation de nos chemins de fer, avec tous les inconvénients que je signalais tout à l'heure, et vous prenez vis-à-vis du public la plus lourde des responsabilités. Ou bien amender le projet ; mais amender un projet aussi complexe que celui-là, où tout a été calculé, c'est faire œuvre d'improvisation. On a reproché à la Chambre d'avoir improvisé en votant le projet de loi dont il s'agit : le reproche serait beaucoup plus direct, il frapperait bien davantage ce qui d'entre nous qui voudrait, à l'heure actuelle, improviser une solution détruisant l'équilibre financier résultant du projet. Aucun d'entre nous ne peut prendre cette responsabilité.

Messieurs, j'arrive maintenant à la question des tarifs voyageurs. Elle est infiniment plus simple que celle des tarifs

marchandises, mais elle n'a peut-être pas moins ému le public à d'autres points de vue. Vous savez quels sont les coefficients de majoration prévus pour ces tarifs voyageurs : 55, 50, 45 p. 100 pour les 1^{re}, 2^e et 3^e classes. En les ajoutant aux 25 p. 100 de la loi du 31 mars 1918, nous arrivons à 80, 75, 70 p. 100 pour les trois classes.

Il n'a pas été fait d'objection contre ces relèvements. Mais à leur propos, s'est posée devant le public une question qui, si elle n'est pas complexe, est délicate : celle des exemptions et des exonérations. Ce problème s'est d'ailleurs posé d'autant plus devant le public qu'il l'a été par la Chambre elle-même.

Le projet du Gouvernement ne comportait aucune exemption, aucune exonération, mais la Chambre a été saisie sur ce point d'un certain nombre d'amendements, et en a retenu trois aux termes desquels les abonnements hebdomadaires des ouvriers, des employés et des élèves des écoles sont exonérés de la majoration, les familles nombreuses obtiennent des réductions par pourcentage pour chacun de leurs membres, et enfin les mutilés, ayant plus de 50 p. 100 d'invalidité, voyagent à quart de place.

Je ne veux pas discuter ces amendements puisque nous vous demandons de voter le projet tel quel, mais je répète qu'ils ont posé dans l'opinion la question de la circulation de faveur et des exemptions.

Votre commission, son président, son rapporteur ont reçu depuis huit jours un très grand nombre de lettres qui demandent, à propos des majorations du tarif voyageurs, les unes, que des exemptions plus larges soient accordées — chacun prêche pour son saint — et les autres qu'on renonce à toutes les exonérations et exemptions.

Nous nous sommes donc trouvés placés entre deux réclamations absolument contradictoires. Quelle position avons-nous prise ? Je vais vous le dire très simplement.

Votre commission des chemins de fer estime qu'à l'heure actuelle, en cette matière, la politique des chemins de fer devrait consister non pas à étendre, mais à réduire les exemptions. (Très bien ! très bien !)

Est-ce à l'heure où l'on va demander à l'ensemble du public un effort considérable, où on va lui demander de payer tout plus cher, qu'on va, à côté de ces sacrifices demandés à la collectivité, multiplier les faveurs données à quelques privilégiés ? Non, c'est impossible. (Très bien ! très bien !) Mais il y a une considération plus haute encore. Nous sommes ici pour tout dire.

Il ne faudrait tout de même pas qu'au lendemain de la guerre, à un moment où la situation financière et économique est profondément grave, il ne faudrait pas que se perpétue une certaine mentalité dont nous avons trop souvent perçu les échos et qui consiste, quand on se retourne vers l'Etat et les services publics, à toujours recevoir et ne jamais payer. (Applaudissements.)

Sur ce terrain, la question dépasse les tarifs de chemins de fer : elle est générale. Il est nécessaire que, dans ce pays, on sache qu'il faut maintenant payer tous les services rendus.

Ce pays, qui a eue façon sublime le courage militaire pendant quatre ans, aujourd'hui il faut qu'il ait un autre courage, celui des restrictions vis-à-vis de lui-même et du paiement vis-à-vis de l'Etat des services rendus. (Applaudissements.)

Dans ces conditions, nous étions très à l'aise pour demander qu'on restreigne, plutôt qu'on n'étende, les exemptions. Mais ce sont des questions à traiter entre le ministre et les compagnies. Ce sont des questions d'ordre conventionnel. Elles ressortent du cahier des charges et non du projet de loi.

Nous avons demandé au ministre des

travaux publics, puisqu'un nouveau régime des chemins de fer se prépare, qu'on s'inspire dans l'élaboration de ce régime des considérations que je viens de vous exposer.

Est-ce à dire que nous refusons toutes les exonérations et toutes les exemptions ? Non, messieurs, car il y a des exonérations et des exemptions justifiées.

Lorsque l'exemption repose sur une nécessité de service, sur une nécessité de contrôle, elle est justifiée. Elle est justifiée encore quand les réseaux se trouvent en face de ce que j'appelle un consommateur de gros. Vous savez bien que, dans le commerce, le consommateur de gros paye moins que le consommateur de détail. En matière de chemins de fer, qu'est-ce que le consommateur de gros, — je ne parle que des voyageurs ? C'est celui qui fait très souvent et très régulièrement le même parcours, c'est le porteur de la carte d'abonnement : il est donc entendu que les cartes d'abonnement doivent être à prix réduit.

Ce sont également les voyageurs qui voyagent en groupe : billets collectifs et billets de famille. Ici nous retombons dans la question des familles nombreuses et c'est la vraie forme sous laquelle il faut s'intéresser à celles-ci.

M. Jénouvrier. C'est absolument nécessaire.

M. le rapporteur. Par conséquent, sur le terrain où nous nous sommes placés, nous ne sommes pas exclusifs. Mais je répète qu'à l'heure actuelle une bonne politique en matière de chemins de fer consiste, non pas à étendre, mais à réduire le nombre des exemptions. (Très bien ! très bien !)

Messieurs, il me reste un troisième ordre d'observations d'un caractère plus général à vous présenter. On a dit : nous allons payer plus cher, mais si les transports ne fonctionnent pas mieux, ce n'est vraiment pas la peine. (Approbatif.)

On n'a pas tout à fait tort. On a même tout à fait raison. Il est évident qu'au moment où nous allons demander au public un effort considérable, il a le droit d'exiger, et nous devons exiger en son nom, que les transports aillent mieux ; je ne dis pas « aillent bien » et je m'explique.

M. Jénouvrier. Moins mal.

M. le rapporteur. Je ne veux pas faire ici une interpellation sur la crise des transports : elle dépasserait singulièrement mon rôle. Mais vous savez comme moi que la crise des transports a des causes multiples.

Parmi ces causes il y en a une qui ne dépend pas de la bonne volonté des hommes. Je crois que le mot est de notre honorable collègue, M. Claveille, que je vois à sa place : « notre réseau de chemins de fer est un des grands blessés de la guerre. » Il faut que ce blessé se remette et cela ne peut pas se faire en un jour.

M. Jules Delahaye. Il faut qu'on le soigne mieux qu'on ne le fait.

M. le rapporteur. C'est justement cela que je vais demander. Il y a des causes de la crise des transports auxquelles on ne peut pas remédier instantanément, celles qui concernent l'état des voies et du matériel et aussi, dans une certaine mesure, celui du personnel. Vous savez que les compagnies ont été obligées, dans ces derniers mois, d'augmenter très sensiblement le nombre de leurs agents pour faire face à l'exécution des lois sociales et qu'un grand nombre d'agents aiguilleurs, mécaniciens ou autres n'ont pas l'expérience des chemins de fer ; il faut qu'ils apprennent et on n'apprend pas en un jour. Nous devons espérer que, sur ce point, la situation s'améliorera, mais nous ne devons pas penser

que cela puisse se faire du jour au lendemain.

Toutefois il y a des causes sur lesquelles nous devons espérer que le projet que nous allons voter produira des améliorations, je veux parler de ce que j'appelle les causes morales de la crise des transports. Je vous disais que, quand on travaille à perte, on travaille mal.

M. Brager de La Ville-Moysan. Quand on travaille sans direction et sans autorité, on travaille mal.

M. le rapporteur. Du jour où les réseaux ne travailleront plus à perte, nous aurons le droit de demander que, dans la mesure où cela dépend d'eux, ils travaillent bien.

Je ne voudrais pas faire ici des critiques trop acerbes, mais enfin, il est certain, et nous l'avons tous constaté, qu'à l'heure actuelle il y a un certain flottement en ce qui concerne l'exploitation des réseaux de chemins de fer, flottement dans la direction, flottement dans l'exécution, flottement dans les services financiers, flottement dans les services techniques.

La crise des transports, messieurs, nous la vivons. Malheureusement, il y en a même qui en meurent ! Eh bien, nous espérons, nous avons la conviction que les compagnies exploitant au prix de revient, il sera possible de faire disparaître ces flottements ; nous espérons que le ressort distendu se redressera et que si nous sommes, en ce moment, descendus au fond même de l'abîme, nous pourrons, grâce au concours et à la sollicitude du Gouvernement, remonter la côte.

D'ailleurs, monsieur le ministre des travaux publics, dans la lutte contre cette crise des transports, un rôle de direction, d'impulsion et de sanction vous appartient ; vous n'en usez peut-être pas toujours assez.

Mais nous devons, messieurs, retenir aussi parmi les causes de cette crise, le défaut d'adaptation de notre réseau ferré à la situation du pays ; il ne répond plus aux besoins économiques engendrés par la période de guerre. (*Très bien ! très bien !*)

Cet organisme, tel qu'il fonctionne à l'heure actuelle, est vétuste — le mot n'est pas trop fort. Certes, le régime des conventions actuelles a rendu de grands services dans le passé ; mais la preuve est faite : il n'en peut plus rendre dans le présent ou dans l'avenir sans être profondément remanié. (*Très bien ! très bien !*)

Et nous vous demandons, monsieur le ministre des travaux publics — c'est là une des conditions essentielles de notre adhésion au projet — de reprendre, après votre prédécesseur, l'engagement de déposer, d'ici fin mars, le projet de loi sur la réorganisation des chemins de fer. Vous y êtes, d'ailleurs, forcé. Le projet actuel, comme je le disais tout à l'heure, n'est que temporaire : au 31 décembre 1920, la loi ne sera plus applicable. Nous devons nous trouver, alors, en face de quelque chose. Il dépend de vous de nous l'apporter.

Je ne traiterai pas, dans son ensemble, la question de la réorganisation des chemins de fer ; je me bornerai à constater que, quelle que soit notre opinion sur les différents modes d'exploitation : nationalisation, régie intéressée ou autre forme de régie, nous sommes unanimes à déplorer le particularisme des réseaux. C'est là une cause essentielle du mauvais fonctionnement des transports. (*Applaudissements.*) Je dis « particularisme », messieurs, je ne dis pas « autonomie » ; car, comme un grand nombre de nos collègues, je ne suis pas partisan de la nationalisation.

M. Flaissières. Vous y viendrez, ce n'est qu'une affaire de temps.

M. le rapporteur. Nous en reparlerons à ce moment, mon cher collègue.

Je dis donc : « particularisme ». Le territoire français est un. Il est inadmissible qu'il soit divisé, coupé en morceaux par des réseaux qui cherchent chacun son intérêt propre et qui, à travers celui-ci, ont pu atteindre l'intérêt public, mais qui ne peuvent plus le faire aujourd'hui par le même procédé. Il faut briser ce particularisme. (*Très bien ! très bien !*)

Et, en passant, s'il en est parmi vous qui sont les adversaires de l'unification des tarifs, je leur ferai remarquer que l'unification est un premier pas dans cette voie que je viens de montrer, un premier progrès réalisé. A l'unification sur le terrain commercial, doit s'ajouter celle de l'exploitation technique. Nous ne voulons plus de cloisons étanches. Ainsi pourra être construit plus rapidement et en plus grande série le matériel ; ainsi s'échangera plus facilement ce matériel, comme aussi s'échangera plus facilement le personnel pour des besoins momentanés, sans accroître les causes d'accidents et au contraire en les diminuant. Cela aura un autre avantage, messieurs, celui de mettre un terme à cette servitude d'orientation vers Paris qui pèse sur le fonctionnement de tous nos réseaux. Il faut pouvoir bientôt circuler en France autrement qu'en passant par Paris. (*Applaudissements.*)

On a parlé dans ces derniers mois d'un grand projet qu'on a appelé le projet Suisse-Océan.

M. Jénouvrier. Il y a quinze ans qu'on en parle !

M. le rapporteur. Ce projet consisterait à aller des bords de l'Océan jusqu'en Suisse et de là dans l'Europe centrale. La ligne existe, messieurs ; elle est très bonne et part de Nantes pour se diriger sur Bourges et, par Saincaize, vers l'Est ; mais il n'y passe pas de trains à grand parcours. Pourquoi ? Parce qu'il est très difficile, étant donnée l'organisation actuelle de nos chemins de fer, de traverser la grande ligne de Paris à Bordeaux et radicalement impossible de traverser la ligne de Paris à Marseille.

Il faut, messieurs, que cela disparaisse. Des relations internationales nouvelles se sont créées, des débouchés économiques nouveaux nous sont offerts. Il faut que le pays soit desservi comme il convient dans les circonstances actuelles et que le particularisme des réseaux disparaisse.

Ce que je viens de dire, monsieur le ministre des travaux publics, s'adresse à vous, car il me semble que tout cela dépend de vous. Je crois donc que vous donnerez au Sénat les apaisements dont il a besoin pour voter le projet. J'espère que vous viendrez nous dire que le texte actuel, qui est temporaire et que nous ne voterons que pour cette raison, est la dernière des mesures provisoires, des mesures empiriques prises au cours de ces dernières années dans l'exploitation de chemins de fer.

Nos chemins de fer, ont fonctionné — si l'on me permet ce mot — par une politique de procédés. Je n'incrimine personne ; cette politique de procédés...

M. Henry Chéron. Et d'expédients !

M. le rapporteur. ...et d'expédients a été commandée par les circonstances. Il faut rendre hommage en toute justice et en toute impartialité aux hommes qui, dans cette période difficile, ont eu la responsabilité du fonctionnement de nos réseaux. Mais cette politique de procédés et d'expédients a assez duré ; il faut que le projet actuel en soit le dernier acte et que nous ayons, en matière de chemins de fer, une politique sans épithète. Nous allons

l'avoir dans le projet que vous nous présenterez, monsieur le ministre des travaux publics ; du moins, je l'espère. Nous le discuterons, mais nous en voulons un. Si vous ne nous apportiez pas, dans le délai fixé, une politique en matière des chemins de fer, une politique qui sache ce qu'elle veut et où elle va, il serait inutile, pour le Gouvernement, pour le Parlement, de travailler au relèvement économique et à la reconstitution nationale. (*Vifs applaudissements.* — *L'orateur, en regagnant sa place, est félicité par un grand nombre de ses collègues.*)

11. — RÉSULTAT DE SCRUTIN

M. le président. Voici, messieurs, le résultat du scrutin pour la nomination d'un membre suppléant de la commission d'instruction de la Cour de justice :

Nombre de votants.....	169
Bulletins blancs ou nuls.....	11
Suffrages exprimés....	158
Majorité absolue....	80

Ont obtenu :

M. Loubet.....	156 voix.
Divers.....	2 —

M. Loubet, ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, est proclamé membre suppléant de la commission d'instruction de la Cour de justice pour l'année 1920.

12. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI DÉCLARANT QUE M. POINCARÉ A BIEN MÉRITÉ DE LA PATRIE

M. le président. Je dois informer le Sénat que M. le président de la commission de l'armée demande que la discussion générale en cours soit suspendue afin de permettre la lecture du rapport sur la proposition de loi, renvoyée à la commission de l'armée au début de la présente séance. (*Assentiment général.*)

Il n'y a pas d'observation?...
Il en est ainsi décidé.

La parole est à M. Chéron, pour un dépôt de rapport sur une proposition de loi pour lequel il demande au Sénat de déclarer l'urgence et d'ordonner 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 de l'armée chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de déclarer, que M. Raymond Poincaré, Président de la République française pendant la guerre, a bien mérité de la patrie.

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

M. le rapporteur. Messieurs, c'est le culte des grandes démocraties que d'offrir à leurs meilleurs serviteurs, dans de brèves et saisissantes formules, le témoignage de la reconnaissance nationale. (*Très bien !*)

Au lendemain de l'armistice, vous le discerniez, avec la majesté de la loi, « aux armées et à leurs chefs, au Gouvernement de la République, au citoyen Georges Clemenceau, président du conseil, ministre de la guerre, et au maréchal Foch », c'est-à-dire aux glorieux artisans de la plus grande victoire de tous les temps. (*Vifs applaudissements.*)

Aujourd'hui la Chambre des députés vous demande de consacrer, par un hommage semblable, les services éclatants rendus au

pays par M. Raymond Poincaré, qui fut, pendant la période la plus dramatique de notre histoire, le Président de la République, et qui arrive au terme de son mandat. (Approbation.)

Il est superflu de rappeler avec quelle impeccable dignité, avec quelle ténacité indéfectible, M. Raymond Poincaré a exercé, au milieu des plus tragiques épreuves, la haute magistrature dont il avait été investi, quelle impulsion il donna, en toutes circonstances, au gigantesque effort de défense nationale, dans la limite où son rôle le lui permettait, avec quelle superbe éloquence enfin, il sut exprimer toujours la pensée, l'esprit de sacrifice et la volonté d'indépendance de la France éternelle. (Nouveaux applaudissements.)

Votre commission de l'armée est donc unanime à vous demander d'adopter la proposition de loi votée par la Chambre des députés. Elle sera ratifiée demain, dans un haut sentiment de reconnaissance et de justice, par le pays tout entier. (Applaudissements répétés.)

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt membres dont voici les noms : MM. Boudenoot, Magny, Colin, Jénouvrier, Hervey, Dupuy, de Selvas, Doumer, Albert, Lebert, Drivet, Rivet, Porchot, Strauss, Deltestable, Chênebenoit, Le Hars, Hirschauer, Régnier, Cunninal, Rouby.

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 ordonnée.)

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

M. Lhopiteau, garde de sceaux, ministre de la justice. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Messieurs, le Gouvernement tient à s'associer au patriotique hommage que le Sénat va rendre au grand citoyen auquel est échue la redoutable charge de présider aux destinées de la France dans les jours les plus sombres et les plus angoissants de son histoire.

Tout en se renfermant scrupuleusement dans les attributions que la Constitution assigne au chef de l'Etat et qu'il eût, sans aucun doute, voulues plus actives encore, M. Raymond Poincaré s'est consacré à l'accomplissement de ses hautes fonctions avec la totale abnégation de soi-même. (Très bien !)

Par son émouvant appel à l'union sacrée de tous les Français à l'heure du péril, par les encouragements incessants de son admirable parole, par sa ferme et clairvoyante volonté, par la sagesse de ses conseils, par sa confiance inébranlable dans l'avenir du pays (Très bien !), par ses visites réitérées et réconfortantes aux chefs et aux soldats dans les différentes zones de combat, il a largement contribué à la victoire de nos armes. (Applaudissements.)

Sans doute, l'ardent patriotisme de ce grand Lorrain a trouvé sa plus précieuse et aussi sa plus douce récompense dans le retour à la mère patrie des provinces qui lui avaient été ravies par la force (Vive approbation), mais il est de toute justice que, par ses représentants, le pays rende un solennel hommage aux nobles et éminentes vertus dont son chef a donné l'exemple dans les heures douloureuses. (Vifs applaudissements.)

M. le président. Si personne ne demande

plus la parole, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles de la proposition 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}. — M. Raymond Poincaré, Président de la République française pendant la guerre, a bien mérité de la patrie. »

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — L'article 2 de la loi du 17 novembre 1918 sera applicable à l'exécution de la présente loi. » — (Adopté.)

M. Pol-Chevalier. Comme maire de la ville où M. Raymond Poincaré a vu le jour, je serai souverainement fier de perpétuer cette loi au fronton de sa maison natale. (Applaudissements.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

13. — REPRISE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI SUR LE RELEVEMENT DES TARIFS DE CHEMINS DE FER

M. le président. Le Sénat reprend la discussion du projet de loi sur les tarifs de chemins de fer.

La parole est à M. Fourment dans la discussion générale.

M. Fourment. Messieurs, au cours de la discussion qui s'est poursuivie, il y a quelques semaines, devant la Chambre, MM. Léon Blum et Albert Thomas ont adressé au projet de loi dont vous êtes saisis de nombreuses critiques et ont conclu, au nom des élus de leur parti, au rejet de ce projet. Je n'ai pas l'intention de reprendre l'argumentation de mes anciens collègues dans toutes ses parties. Si je l'essayais, je m'exposerais à rester à cette tribune plus longtemps qu'il ne convient à un de vos collègues qui l'occupe pour la première fois.

Je veux me borner à soumettre à vos réflexions deux critiques qui me paraissent essentielles, fondamentales, et qui vont nous obliger, mon collègue Bouveri et moi, à conformer notre attitude à celle de nos amis de la Chambre.

Nous ne pouvons donner notre approbation au projet de relèvement des tarifs, parce qu'à nos yeux il a le double inconvénient de conduire à un renchérissement notable du prix de la vie (Mouvements divers) et parce qu'il affaiblit la situation de l'Etat à l'égard des compagnies au moment où va se poser le problème du nouveau régime de nos chemins de fer.

Ce sont ces deux reproches que je vais essayer, pendant quelques instants, de faire valoir devant vous.

La lecture de l'exposé des motifs ne nous a pas appris, certes, que la situation des réseaux était déficitaire; mais il nous a indiqué le montant du déficit depuis le commencement de la guerre jusqu'à la fin de 1919. Comme l'a rappelé M. le rapporteur, ce déficit a été de 4 milliards environ.

Pour le couvrir, il a été fait appel aux ressources générales du budget, soit pour combler les insuffisances du réseau de l'Etat, soit pour fournir aux compagnies qui jouissent encore de la garantie d'intérêt les avances légales; et enfin, en ce qui concerne le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée et le réseau du Nord, il a été pourvu à leur déficit par l'émission d'obligations qui sont

venues s'ajouter au compte de premier établissement.

On a dit tout à l'heure que les réseaux de chemins de fer devaient couvrir leurs dépenses par leurs recettes propres et qu'on ne pouvait, qu'on ne devait pas exploiter à perte. C'est une vérité, mais à la condition qu'elle comporte quelques exceptions et qu'on n'en fasse pas un principe absolu; car il peut être dans l'intérêt de l'Etat, en certaines circonstances, de transporter à perte... (Mouvements divers.)

M. Flaissières. Parfaitement !

M. Fourment. ... si ces transports excellent, pour ainsi dire, la production en la facilitant, développent la richesse, fournissent, par conséquent, à l'Etat l'occasion de prélever des impôts plus fructueux. Je reconnais, à l'heure actuelle, que les besoins de l'Etat sont tels qu'il ne peut persévérer dans cette voie.

Je reconnais que M. le ministre des travaux publics et que M. le ministre des finances ont été amenés naturellement à proposer le relèvement des tarifs, non pas pour aboutir à l'application d'un principe abstrait de justice fiscale, mais simplement parce qu'ils ont voulu dégager le budget de la France d'une partie des charges qui pèsent sur lui et qui proviennent de la nécessité où ils se trouvent de couvrir le déficit du réseau de l'Etat et de fournir aux avances de garanties des trois compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi.

Comment le relèvement des tarifs a-t-il été envisagé? Comment a-t-il été mis en pratique? M. le rapporteur vous l'a indiqué tout à l'heure. Nous connaissons le déficit probable de l'exercice 1920, en ce qui concerne l'administration des chemins de fer de l'Etat et les réseaux concédés. M. le rapporteur a indiqué tout à l'heure que ce déficit serait probablement de 2,400 millions. Il est facile de déduire de ce déficit le quantum du relèvement qu'il faut appliquer aux tarifs pour le couvrir.

Mais M. le ministre des travaux publics a compliqué la question. Il a voulu, en même temps qu'il proposait leur relèvement, procéder à la refonte générale des tarifs. Il a voulu appliquer un relèvement de 115 p. 100, en ce qui concerne les marchandises (j'oubliais de le dire), non pas aux tarifs tels qu'ils étaient en vigueur avant la guerre, non pas aux tarifs tels qu'ils étaient appliqués au 1^{er} janvier 1919, mais à des tarifs au préalable refondus et remaniés. M. le ministre a fait table rase, pour ainsi dire, de la tarification ancienne.

Il a aboli tous les tarifs généraux qui étaient dissemblables de réseau à réseau, les tarifs spéciaux qui étaient dissemblables, eux aussi, de réseau à réseau; il a supprimé les anciens tarifs qui comportaient des barèmes kilométriques; il a supprimé ce qu'on appelle « les prix fermes », qui n'étaient souvent que des prix de faveur, bien que cela ne soit pas toujours exact, et il a substitué à cette œuvre compliquée et touffue qu'était la tarification ancienne un ensemble plus simple et plus clair...

M. Flaissières. Je fais toutes réserves.

M. Fourment. ... et pour lequel les vérifications seront plus faciles.

M. Flaissières. Un véritable casse-tête chinois!

M. Fourment. C'est entendu. Mais on avait demandé depuis longtemps l'unification et la simplification des tarifs. Le ministre a voulu profiter de bouleversement général des conditions économiques actuelles pour remanier les tarifs, quitte à bouleverser un peu plus. Les circonstances

étaient peut-être favorables à cause du trouble qui se manifeste dans les conditions économiques générales du pays. Il est donc arrivé à proposer, en ce qui concerne les transports commerciaux, d'unifier les tarifs, mais, en les unifiant, de les majorer. L'unification n'a pas été, dans sa pensée, une opération blanche; elle devait aboutir à la création de recettes nouvelles, à une majoration des tarifs en vigueur.

M. André Lebret. On unifie toujours au prix le plus élevé.

M. Fourment. Et c'est sur les tarifs nouveaux, qui résultent de cette unification sur les prix de transport découlant de la tarification nouvelle, que M. le ministre nous demande, par le projet de loi en discussion, de superposer une nouvelle majoration, le relèvement de 115 p. 100 dont j'ai parlé tout à l'heure.

Quel est le taux moyen de cette majoration première, de celle qui est concomitante, pour ainsi dire de l'unification? Cette majoration première moyenne varie suivant que l'on envisage tels ou tels tarifs, ainsi que l'a expliqué à la Chambre notre honorable collègue M. Claveille; suivant que l'on envisage tel tarif spécial, celui qui s'applique, par exemple, aux combustibles, l'augmentation moyenne qui accompagne l'unification, s'élève à 70 p. 100, par rapport aux tarifs divers appliqués antérieurement. Ce relèvement moyen, dans d'autres tarifs nouveaux s'élève à des taux inférieurs, à 20 p. 100 ou à 30 p. 100 pour d'autres catégories de marchandises; mais il résulte des explications de M. Claveille que, pour l'ensemble des tarifs spéciaux nouveaux, tant de ceux qui sont déjà homologués que de ceux qui vont l'être, la moyenne de la majoration ressort à 40 ou 41 p. 100. M. Blum l'évaluait à 33 p. 100.

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Elle est de 35 p. 100.

M. Fourment. 35 p. 100, soit. Les opinions varient sur ce point. On peut dire que, si l'on ajoute la première majoration des tarifs qui résultent de leur unification, à la majoration de superposition de 115 p. 100, dont j'ai parlé tout à l'heure, c'est, en somme, une majoration moyenne globale de 150 p. 100 qui va frapper les transports commerciaux. C'est une moyenne, cela veut dire, comme l'expliquait tout à l'heure M. le rapporteur, que, lorsqu'on étudie les tarifs spéciaux et qu'on les compare aux tarifs précédents pour des objets de même nature à des transports opérés dans les mêmes conditions, tantôt le relèvement réel est inférieur à 150 p. 100, mais tantôt aussi il lui est supérieur.

M. Flaissières. C'est le plus grand nombre.

M. Fourment. Vous avez été saisis, comme moi, sans doute, d'un certain nombre de protestations et de critiques émanant de groupements agricoles et commerciaux auxquelles il n'a été apporté ni réponse ni réfutation. C'est ainsi que la confédération générale des vignerons a appelé notre attention sur les conséquences qui résulteraient de l'application des nouveaux tarifs et de la réforme qui nous est proposée.

Alors qu'avant la guerre une barrique de vin, de Béziers à Paris-Bercy, payait un prix de transport de 14 fr. 50, avec la tarification ancienne, elle va payer, avec la tarification nouvelle, 28 fr. 63.

Pour les vins transportés par tonne, sans condition de tonnage, le prix de transport qui était de 47 fr. 50, de Béziers à Paris-Bercy, s'élèvera, après le vote du projet, à 114 fr. 53.

Enfin, par wagons complets de 7,000 kilogrammes au moins, alors qu'avant la guerre le prix du transport était de 28 fr. 40 par tonne, il s'élèvera à 62 fr. 54.

Par conséquent, la majoration sera de 457 p. 100 pour les vins en fûts au détail, de 413 p. 100 pour les vins en fûts sans conditions de tonnage, de 403 p. 100 pour les expéditions de 7,000 kilogr. et au-dessus.

M. Hervey. Et le prix de l'hectolitre a augmenté de 700 p. 100.

M. Fourment. J'en parlerai tout à l'heure, mon cher collègue.

Messieurs, je pourrais faire passer sous vos yeux un grand nombre d'autres majorations de cette amplitude ou même d'une amplitude plus considérable.

Le syndicat national des cheminots a confié à un professionnel un travail, que j'ai sous les yeux, duquel il résulte que, pour de très nombreuses marchandises, la majoration dépasse 500 p. 100, 800 p. 100 et même atteint quelquefois 1,000 p. 100.

On soutient, messieurs, que ces majorations ne vont avoir aucune importance ou, du moins, n'auront qu'une influence minime sur le prix de la vie. Et l'on nous invite à adopter le projet de loi sans le remanier, sans le retoucher.

Il est évident que, si le projet de loi voté devait avoir pour conséquence de faire payer seulement à l'ensemble des consommateurs 2,400 millions — disons 2 milliards, puisqu'il y a des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément — ce ne serait pas, en effet, excessif. Mais, grâce à l'application de ces tarifs, ce ne sont pas 2 milliards qui seront prélevés sur les consommateurs, mais des sommes bien plus considérables!

A l'heure actuelle, les produits, les marchandises sont rares. On se les arrache sans faire trop attention au prix.

Mais c'est là un phénomène fatal: dans un monde économique tel que le nôtre, où les produits sont rares, c'est toujours sur le prix le plus élevé que tendent à se régler tous les autres.

M. Flaissières. Très bien!

M. Fourment. Supposez, messieurs, deux commerçants vendant les mêmes marchandises et ayant subi pour le transport de ces marchandises, l'un une majoration de 150 p. 100, l'autre une majoration plus élevée de 500 ou 600 p. 100 par application de la tarification nouvelle. Croyez-vous que le premier va se contenter d'incorporer dans son prix de vente exactement l'augmentation qu'il a subie du fait de votre réforme sur les transports? Comme il sait que les clients ont besoin de sa marchandise et qu'ils ne regarderont pas au prix, il fixera son prix de vente en le rapprochant le plus possible de celui de son confrère, qui a cependant subi une majoration beaucoup plus forte pour ses transports. Il réalisera ainsi, dans la vente, un bénéfice plus élevé, bien entendu sur le dos de l'acheteur et du consommateur.

M. Flaissières. Très bien!

M. Fourment. C'est là un phénomène certain dans un monde économique comme celui d'aujourd'hui, où ne jouent plus les lois de la concurrence et où les produits sont rares.

Ce n'est pas 2 milliards qui seront prélevés sur les consommateurs par le jeu de votre réforme; ce sera, pour la seule raison que je viens d'indiquer, une somme beaucoup plus considérable.

Mais ce n'est pas tout. Les négociants calculent leurs frais généraux et leurs profits sur le prix de revient, c'est-à-dire sur le prix d'achat de la marchandise augmenté du prix de transport.

Mais le prix de transport, qui a subi ces frais généraux et cette augmentation, se répercutera sur toutes les ventes successives, au fur et à mesure que les produits passeront par les mains des intermédiaires.

M. Flaissières. C'est cela même.

M. Fourment. Plus les intermédiaires sont nombreux, plus la majoration du prix résultant de l'augmentation des tarifs se répètera de fois.

M. Roland. Les intermédiaires n'ont pas toujours un nouveau transport à effectuer.

M. Fourment. Pardon; voyez ce qui se passe pour le commerce des vins. Un négociant achète du vin. Pour établir son prix de vente, il tient compte du prix de transport, de ses frais généraux et de son bénéfice licite. Lorsque ce vin est revendu par un second intermédiaire, ce dernier ajoute au prix d'achat le prix de transport, ses frais généraux et son bénéfice, mais dans ce second prix d'achat se trouve incorporé le prix du premier transport, qui a déjà subi l'imputation des frais généraux et du bénéfice du premier négociant.

Ainsi, le relèvement des tarifs n'augmente pas qu'une fois le prix du produit; il l'augmente toutes les fois que ce produit passe d'un intermédiaire à un autre, et l'on peut dire que la multiplicité des intermédiaires aggrave fatalement le relèvement des tarifs.

Par votre projet de loi vous augmentez, sans le vouloir, assurément, le prix des choses nécessaires à la vie; est-ce là vraiment le remède que voulez apporter à l'état de choses actuel et croyez-vous que le relèvement des tarifs va pallier les inconvénients de la situation que vous déplorez?

Si le prix de la vie augmente, comme conséquence de votre réforme les salaires augmenteront, eux aussi; les compagnies de chemins de fer se trouveront à nouveau en déficit. Revenidez-vous alors ici pour demander de nouvelles augmentations de tarifs? Quand vous arrêterez-vous dans cette voie? On peut se demander où l'on va avec cette méthode...

M. Flaissières. A l'abîme.

M. Fourment. On veut lutter contre la cherté de la vie et l'on prend des mesures qui ne peuvent avoir pour conséquence que de l'accroître!

M. Flaissières. Très bien!

M. Fourment. Je n'ai pas à indiquer les remèdes au renchérissement de la vie, ce n'est pas l'objet du projet de loi en discussion. On prétend, non sans quelque raison, que, pour lutter contre la cherté de la vie, il faut assainir notre circulation fiduciaire, en réduisant le montant des billets de banque. On ajoute qu'il faut, par des ententes avec nos alliés, diminuer les pertes que nous subissons du fait du change; on va répétant partout qu'il faut surtout intensifier la production.

M. Simonet. Parfaitement!

M. Hervey. Il faut aussi faire circuler les produits.

M. Fourment. Or, pour intensifier la production, il faut la régler, l'organiser.

Il faut produire beaucoup, nous dit-on! Mais quoi? N'importe quels objets? Il y en a qui sont indispensables et d'autres qui sont simplement utiles; il y a des objets de luxe, dont on peut recommander la production, dans la mesure où ils devront être exportés, mais dont la consommation devrait être interdite à l'intérieur du pays. Or, la production, personne ne la règle, ne la conseille, ne la dirige. Nous sommes dans une période qu'on qualifie de période

de liberté, mais qui ressemble à une période d'anarchie...

M. Flaissières. D'incohérence.

M. Jénouvrier. C'est vrai.

M. Fourment. Pour faciliter, pour intensifier la production, il faut encore autre chose: il faut des transports réguliers et sûrs. Ce n'est certainement pas le vote du projet qui vous est soumis qui va améliorer la qualité du charbon, qui permettra de réparer nos locomotives et nos wagons, qui donnera de l'expérience au personnel récemment embauché.

M. Hervey. Il y contribue tout de même.

M. Flaissières. C'est à voir. (*Exclamations.*)

M. Fourment. A quoi bon chanter l'hymne à la production, si les matières premières nécessaires à la production n'arrivent pas au lieu de fabrication, si les produits, quand ils seront fabriqués, ne peuvent pas sortir des centres de fabrication pour aller aux centres de consommation? Ce n'est pas par les procédés qu'on indique qu'on va intensifier la production.

On signale parfois, comme cause de la crise de production que nous subissons, la fatigue du personnel et son inexpérience. On prétend que le travailleur ne donne pas ce qu'il devrait donner comme travail et on a parlé d'une vague de paresse.

Certainement il y a de la lassitude chez ceux qui ont combattu et de l'inexpérience chez les tout jeunes: la même durée de travail ne donne pas le même rendement à l'heure actuelle que naguère. Mais il y a aussi des causes morales de cette crise. Comment voulez-vous que soit incité au travail l'ouvrier qui voit autour de lui tous ceux qui se sont enrichis pendant la guerre et qui mènent une vie de luxe...

M. Flaissières. Et qui continuent.

M. Fourment. Quelle incitation à la paresse! C'est une dépravation pour la conscience ouvrière que le spectacle qu'on lui donne en ce moment!

Si nous sommes des socialistes, il ne s'ensuit pas que nous soyons nécessairement des démagogues.

M. Simonet. « Nécessairement » est bien!

M. Fourment. Nous allons trouver l'ouvrier et nous lui disons: il faut travailler, il ne faut pas réduire la puissance de travail, il ne faut pas diminuer la valeur du capital qui est dans tes muscles et dans ton cerveau, il ne faut pas te saboter toi-même!

Quand nous tenons ce langage, il nous montre le luxe insolent de ceux qui ne font rien et qui se sont enrichis pendant la guerre.

Puis, messieurs, le travailleur commence à comprendre le mécanisme actuel de la production, il se demande s'il a la part du produit qui devrait lui revenir. Il se demande s'il a, dans la direction des entreprises, dans la gestion des services publics, la place qui lui est due. Croyez bien qu'il résout cette question par la négative. Il se dit, et il a raison de se dire, qu'il vaut mieux que la réputation qu'on lui fait. Il demande, et c'est la revendication essentielle de la corporation des ouvriers des chemins de fer, que vous accordiez au travail la place qu'il mérite. Il faut que le travail soit, non seulement mieux payé, mais plus considéré...

M. Flaissières. Très bien!

M. Fourment. ... et qu'il soit appelé à prendre, dans les entreprises, la part de collaboration qui lui a été jusqu'à présent refusée.

Lorsque vous aurez donné satisfaction à ces conceptions, je crois que vous aurez stimulé la production, mieux que les réformes du genre de celle que vous proposez et que nous sommes en train de discuter.

Je ne crois pas qu'il soit excessif de demander la nationalisation des chemins de fer. Tant de radicaux l'avaient inscrite autrefois dans leur programme, et je me suis laissé dire qu'ici, au Sénat, la majorité était radicale (*Sourires*); la nationalisation des chemins de fer est, à l'heure actuelle, la revendication essentielle des cheminots.

Dans la mesure où vous donnerez satisfaction à cette revendication vous aurez stimulé leur ardeur au travail et accru son rendement. (*Très bien!*)

Messieurs, j'en aurai fini avec ces quelques observations, que j'aurais voulu plus courtes (*Parlez!*), mais il me reste à reprendre immédiatement la critique capitale qu'Albert Thomas a adressée au projet.

Par les articles 3 et 4 de ce projet, vous constituez un compte spécial. Vous stipulez que le produit du relèvement des tarifs sera porté en recettes à ce compte et qu'au débit de ce compte seront inscrites les insuffisances d'exploitation de tous les réseaux, tant du réseau de l'Etat que des réseaux concédés et, d'une manière générale, les déficits de tous les réseaux.

Albert Thomas a fait justement observer que, s'il était raisonnable de mettre à la disposition des compagnies les sommes qui leur sont indispensables, il fallait les assister en leur prêtant ces sommes, mais en se gardant bien de les leur abandonner en toute propriété.

A l'heure actuelle, que devez-vous aux compagnies? Vous devez à trois d'entre elles une garantie d'intérêt et vous ne devez rien aux deux autres. Or, par le projet qui vous est soumis, alors que vous ne devez rien, alors que vous n'êtes pas tenus de prendre définitivement à votre charge leurs déficits, vous allez verser aux compagnies, non seulement aux trois compagnies qui jouissent de la garantie d'intérêt, mais même aux deux autres, et non pas à titre de prêt, mais à titre de don purement gratuit, des sommes considérables.

M. le rapporteur. Ces fonds n'ont pas la même source.

M. Fourment. D'après vous, le produit de relèvement des tarifs appartient aux réseaux, mais, s'il appartient aux réseaux, d'où vient que vous disposez, pour quelques-uns d'entre eux, d'une partie de ce produit pour l'appliquer à d'autres en cas de déficit?

Je suppose que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, par suite de l'application de la réforme, puisse disposer d'une somme supérieure à ses charges. Elle ne lui appartient pas, puisque par votre projet vous la lui prenez pour l'appliquer à d'autres réseaux concédés déficitaires ou à celui de l'Etat.

M. le rapporteur. Vous ne trouvez pas cela mauvais?

M. Fourment. Il n'existe pas un syndicat des compagnies qui puisse posséder ce fonds commun que vous instituez par votre loi.

L'institution du fonds commun prouve bien que le produit du relèvement des tarifs n'appartient pas aux compagnies, mais à l'Etat, puisque c'est lui qui va en disposer et l'attribuer, suivant certaines règles, aux unes au détriment des autres.

M. le rapporteur. Il appartient à la collectivité des réseaux.

M. le rapporteur général de la com-

mission des finances. Parce que la loi le leur donne.

M. Fourment. Mais la collectivité des réseaux, est-ce une personne juridique? (*Très bien!*) Je ne le crois pas. C'est une pure entité métaphysique, ce n'est pas une véritable personne morale. La collectivité des réseaux n'existe pas au regard de la loi, elle n'a pas d'état civil, on n'en a pas déclaré l'existence.

Par conséquent, vous faites un don aux compagnies, alors que vous n'êtes pas tenu de le faire. Certes, vous pouvez, vous devez leur fournir une assistance, mais seulement sous forme de prêt; et, puisque la loi que vous proposez ne doit avoir qu'un effet temporaire, puisque le relèvement des tarifs nouveaux ne doit être appliqué que pendant un an, vous deviez vous en tenir à l'assistance sous forme de prêt, sous forme d'avance remboursable.

Vous allez abandonner d'une façon définitive, à toujours, à l'ensemble des compagnies concessionnaires, des sommes énormes: rien que pendant l'année 1920 1 milliard et demi, peut-être 2 milliards. Puisque le relèvement des tarifs doit vous fournir 3 milliards, quand vous aurez couvert les insuffisances du réseau de l'Etat, soit 1 milliard environ, c'est tout le reste que vous livrerez à leur convoitise.

Et en échange de ce que vous leur donnez, est-ce que les compagnies vous apportent quelque chose?

Oui, la promesse d'une réforme, le plan d'un régime nouveau, un projet, un papier. Mais quand, à quel moment cette réforme sera-t-elle discutée? Sera-t-elle même jamais adoptée?

Jusqu'à ce qu'elle le soit et pendant tout le temps que nous resterons dans la période des promesses et des éventualités, des incertitudes, les compagnies encaisseront des sommes énormes.

C'est pour ces motifs que nous nous refusons, nous, à donner notre adhésion à ce projet. Nous estimons qu'à la suite de la guerre, alors que nos finances sont dans la situation de détresse que vous connaissez, le moment n'est pas venu de faire des cadeaux aux compagnies de chemins de fer, un milliard et demi ou deux milliards pour la seule année 1920. C'est pourquoi nous voterons contre le projet pour toutes les raisons que j'ai indiquées: parce qu'il va accroître la cherté de la vie, parce qu'il dépouille l'Etat et affaiblit sa position dans les négociations que vous avez ouvertes avec les compagnies pour l'aménagement d'un nouveau régime, parce qu'il ne résout qu'en apparence les difficultés de l'heure présente, parce qu'au fond et dans la réalité, il ne fait qu'ajouter aux causes de désarroi actuel et qu'en somme, vous préparez au pays, avec votre réforme, une déception et un avenir plein de périls et de menaces. (*Applaudissements.*)

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

M. Jénouvrier. Messieurs, je voterai le projet de loi qui vous est soumis tel qu'il vous est proposé pour deux raisons, qui me semblent dominantes:

D'abord, parce qu'il empêchera le Trésor public de décaisser chaque année une somme formidable, 2 milliards ou 2,400 millions, dans lesquels l'excellent réseau de l'Etat, dont je suis le client et même la victime (*Sourires*), intervient très naturellement pour plus de son milliard;

En second lieu, parce qu'il m'apparaît comme le premier coup de pioche donné dans l'absence de politique qui me semble avoir caractérisé tous les ministères qui se sont succédés.

L'Etat se faisait marchand de marchan-

dises qu'il achetait au prix fort pour les revendre au prix bas, qu'il s'agisse de blé, de charbon, d'essence, ou de cette marchandise vulgaire qui nous préoccupe en ce moment et qui s'appelle les transports, car ce n'est pas autre chose qu'une marchandise.

Le public s'inquiète, dans une certaine mesure...

M. Flaissières. Assez forte, oui. (Rires.)

M. Jénouvrier. ...assez forte, du relèvement des tarifs. Je crois qu'il se dit, non sans raison, qu'à l'heure qu'il est, toute marchandise est devenue d'un prix tel que le premier besoin que l'on éprouve, c'est de l'avoir presque à n'importe quel prix. Ce qu'il faut donc, c'est avoir de la marchandise.

Le projet qui vous est soumis va-t-il remédier à la crise si formidable dont nous souffrons et que nous appelons la crise des transports?

M. Brager de La Ville-Moysan. Je crains que non.

M. Flaissières. Il faut avoir de la candeur pour le croire.

M. Jénouvrier. Ce serait bien nécessaire, car la régularité, la sécurité dans les transports ont une influence formidable, aussi bien sur la reprise de la vie économique d'un pays que sur l'état de ses finances. En voulez-vous quelques exemples?

Dieu sait si notre sollicitude et notre sympathie vont vers les régions libérées. L'Etat leur prodigue — et avec raison — des acomptes multiples sur les indemnités que la collectivité doit aux victimes de la guerre. Or, il arrive que, par suite de l'absence de transports dans ces pays libérés, on peut constater ce phénomène sans précédent que plus l'Etat débiteur verse à son créancier, plus sa dette augmente, car les sommes ainsi reçues ne servent qu'à augmenter le prix des choses dans ces régions. Si bien que la créance, qui était par exemple de 100 au début — et je vois des autorités considérables qui me font des signes approbatifs — devient, étant donné que le prix des choses dans ces pays double, triple et quelquefois décuple, devient 1,000, grâce à la crise des transports et aux acomptes qui ont été donnés.

Un de mes collègues disait tout à l'heure — et je m'excuse de le répéter après lui — que les fabricants ne reçoivent que la dixième partie des matières premières qui leur sont nécessaires pour faire marcher leur industrie. Désirant très légitimement percevoir un bénéfice, que font-ils?

M. André Lebert. Il y a pire : ils ne peuvent pas écouler leurs produits fabriqués.

M. Jénouvrier. Comme ils n'ont à leur disposition que la dixième partie des matières premières dont ils ont besoin, ils décuplent le prix de ce qu'ils fabriquent.

Les marchands ne peuvent pas, de leur côté, obtenir pour leurs clients les marchandises fabriquées dont ils ont besoin, ou bien ils n'en reçoivent que la dixième partie. Ils décuplent aussi leurs prix. Et comme leur marchandise est nécessaire, les clients l'achètent.

On a dit avec beaucoup de raison que l'agriculture devait produire avec intensité. Pour cela, elle a besoin d'engrais. Ceux-ci sont surabondants : phosphates, superphosphates, scories de déphosphoration s'accumulent en stocks formidables. Or, on ne peut pas se les procurer. En conséquence, nos récoltes se trouveront dans un état lamentable. La soudure ne pourra pas se faire, et il faudra que le Gouvernement, pour nous donner du pain, aille chercher du blé en Argentine.

Comme nous n'avons plus de marine marchande, il faudra s'adresser à nos alliés qui sont devenus nos concurrents. Ils feront payer leurs transports un prix que vous devinez. Nous devons les payer en papier de la Banque de France, et notre change s'effondrera de plus en plus.

Tout cela, c'est la conséquence de la crise des transports. On peut donc dire, sans rien exagérer, que la régularité dans ce domaine est la clé de voûte de la vie économique du pays. Si cette clé de voûte tombe, l'édifice croule. (Très bien!)

M. le rapporteur. Nous le disons depuis 1915.

M. Jénouvrier. J'ai entendu dire qu'il était à craindre que le relèvement des tarifs que nous allons voter, soit impuissant à conjurer cette crise.

Un sénateur à droite. Alors, c'est fâcheux!

M. Jénouvrier. C'est probable, je le crains.

M. Flaissières. Alors, vous ne voterez pas la loi.

Plusieurs sénateurs au centre. Mais si.

M. Jénouvrier. Je le crains, parce que l'on a l'impression que certaines gens se sont pour ainsi dire établis dans la crise, et qu'au lieu de s'efforcer d'en sortir, ils tâchent de s'y installer le mieux qu'ils peuvent pour en profiter.

Le problème des transports, il faut le reconnaître, est assez simple. Sa complexité est plus apparente que réelle. En quoi consiste-t-il dans son principe?

A prendre un objet ici et à le transporter là. Comment se fait-il que cette opération soit devenue si compliquée?

Allez demander aux directeurs de toutes nos grandes industries pourquoi ils ne peuvent pas transporter à moins de trois, quatre, cinq, six mois de délai, une marchandise de Paris à Bordeaux. Ils invoqueront une foule de causes; ils en tairont d'autres. Je le comprends. Ils parlent d'abord de la guerre. Notre collègue Claveille a dit avec beaucoup de raison que les compagnies de chemins de fer étaient, comme tout ce qui était en France, des blessés de la guerre, qu'il fallait les soigner et attendre leur guérison. C'est exact.

Cependant, je sais des régions de la France qui ont été indemnes, sur lesquelles a circulé un trafic intense qui a fatigué les voies; mais il y a beau temps que les traverses ont été bourrées à souhait, et que les rails, à 48 kilogr. au mètre courant, sont capables de supporter le trafic. Ce n'est pas M. Claveille, ancien directeur des chemins de fer de l'Etat, qui me démentira.

On a parlé de l'insuffisance de la main-d'œuvre. C'est exact encore. On rappelait avec beaucoup de raison qu'il y a aujourd'hui des inexpérimentés; une foule de gens ont quitté les chemins de fer. Mais aussi, on a multiplié la puissance des machines. On ne comprend pas que l'incohérence qui réside dans les transports puisse être expliquée par cette insuffisance ou ce manque relatif de main-d'œuvre.

On invoque encore une cause morale, dont l'orateur qui descend de cette tribune a dit un mot. A l'étonnement peut-être de certains de mes collègues, je suis tout à fait d'accord avec lui. Je veux parler de la vague de paresse.

M. Quillière. C'est dur à dire, mais c'est exact.

M. Hervey. Il n'y a qu'à voir ce qui se passe dans les gares.

M. Jénouvrier. J'entends bien que sur les 300,000 ou 400,000 cheminots de France —

je ne sache pas qu'il y ait de corporation privilégiée à cet égard — il y a des paresseux. Ce n'est pas douteux; mais cela n'empêche pas d'avoir présente à l'esprit la conduite de cette corporation pendant la guerre. (Très bien! très bien!) Je me rappelle les ordres du jour de félicitations qui lui ont été adressés par les ministres, par les directeurs.

M. Hervey. Par le Parlement même.

M. Jénouvrier. On a proclamé avec beaucoup de raison qu'ils ont fait autant pour la victoire que les soldats du front.

M. Hervey. Les correspondances marchaient mieux pendant la guerre que maintenant.

M. Jénouvrier. Croyez-vous que ces hommes qui ont agi ainsi pendant la guerre soient absolument incapables de bien se conduire pendant la paix?

Un sénateur à gauche. C'est une crise d'autorité.

M. Jénouvrier. Je fréquente assez les cheminots, et je suis à l'aise pour en parler, car ils ne sont pas mes électeurs. J'ajoute même qu'ils ne votent pas pour certains de mes amis quand ceux-ci se présentent.

Je vous déclare que je considère l'immense majorité d'entre eux comme de très braves gens. Il y en a qui sont attachés à leur compagnie, à leur réseau, à leur gare, qu'ils considèrent et qu'ils défendraient comme leur maison.

S'il n'y a pas de vague de paresse, il y a une vague de découragement, ce qui n'est pas du tout la même chose. Ce qui est inquiétant et appelle la sollicitude des pouvoirs publics, dans la mesure très restreinte où M. le ministre des travaux publics peut intervenir, c'est que cette vague de découragement s'adresse à tous les échelons sans distinction. (Très bien! très bien!) Je reconnais, d'ailleurs, qu'elle a fléchi depuis que les salaires ont été augmentés dans une proportion que certains trouvent excessive, et qui va de 100 à 200 p. 100.

Cette vague de découragement, je la signale à M. le ministre des travaux publics, pour qu'il en fasse part à son collègue du ministère de la guerre. Les démobilisés se plaignent, non sans raison, d'être tout à fait abandonnés. J'en sais qui, libérés depuis quinze mois, sont encore à solliciter le paiement de leur prime de démobilisation. (Exclamations.)

M. Flaissières. C'est parfaitement exact.

Un sénateur à gauche. Les cheminots ne sont pas les seuls dans ce cas.

M. Jénouvrier. Je ne m'occupe que d'eux en ce moment-ci.

M. Charles Chabert. Il y a 50,000 dossiers en retard.

M. Jénouvrier. Et pourtant, dans les dépôts, je l'ai constaté moi-même, ce n'est pas la main-d'œuvre qui manque; mais, au lieu d'être une main-d'œuvre masculine, c'est une main-d'œuvre féminine.

Le hasard a voulu que je me trouve un jour dans le bureau du capitaine trésorier d'un régiment au moment du paiement de la solde et j'ai été charmé — et quelque peu étonné — par le bataillon féminin qui passait à la caisse. Je me demandais comment, dans un régiment qui comprenait à peine 300 hommes, il pouvait y avoir tant de femmes pour l'administrer...

Il y a une autre cause de la vague de découragement. Beaucoup de cheminots se sont admirablement conduits pendant la guerre. Les uns ont acquis, au péril de leur vie, les distinctions les plus glorieuses : croix de la Légion d'honneur, médaille mili-

taire. Pour ceux-là les réseaux se sont montrés bienveillants. D'autres, et j'appelle sur cette question l'attention de M. le ministre des travaux publics, n'ont pas seulement obtenu ces décorations : partis simples soldats, ils sont revenus sous-lieutenants, lieutenants et même capitaines. Rentrés au réseau, on les replace dans le petit emploi qu'ils occupaient avant la mobilisation.

Lorsque je me suis fait l'interprète de leurs doléances auprès de la direction du réseau de l'Etat on m'a fait l'honneur de me répondre : « Ils sont trop nombreux ». Eh bien, je vous assure que ces trop nombreux sont péniblement affectés quand ils reviennent après cinq ans de guerre, reprendre le modeste emploi qu'ils occupaient avant la mobilisation, de constater que ceux qui, par une bonne fortune quelconque, n'ont pas été envoyés au front, ont monté en grade. (*Vifs applaudissements.*)

Voilà une seconde cause de la vague de découragement ; il y en a d'autres. Cette vague ne s'est pas arrêtée au petit personnel, M. le ministre des travaux publics le sait bien ; elle s'est étendue jusqu'aux cadres des réseaux...

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

M. Jénouvrier.... à ce point que ces fonctionnaires si admirables — le personnel des cadres — pour pouvoir faire entendre un peu leurs doléances, se sont constitués en syndicat. De quoi se plaignent-ils ? Il y a d'abord la question des traitements. Nous avons dit que le petit personnel avait été augmenté de 100 à 200 p. 100 ; aux cadres, on accorde généreusement de 15 à 30 p. 100. Les dirigeants les ignorent. Voulez-vous que je vous en donne un exemple frappant, que j'ai d'ailleurs porté à la connaissance de M. le ministre des travaux publics, car j'ai cette mauvaise habitude de ne pas surprendre mes contradicteurs et de leur faire toujours connaître d'avance les observations que je porterai à la tribune.

Ces agents des cadres ont demandé à faire partie des commissions paritaires organisées par la loi. Les directions leur ont répondu : « Ce n'est pas possible. Les commissions paritaires ne doivent comprendre que les délégués du personnel et des patrons. Or, vous êtes patrons. En conséquence, vous ne pouvez pas être compris dans les commissions paritaires. »

Ils ne sont jamais consultés, malgré leur expérience acquise sur le terrain ; on leur envoie des circulaires incohérentes et multipliées auxquelles souvent ils ne comprennent rien, des montagnes, des Himalayas de paperasserie.

J'ajoute que jamais vous ne verrez un fonctionnaire du cadre des chemins de fer parvenir à un poste de direction. Je me trompe : il y en a eu un. Je le connais personnellement. Sorti de l'école polytechnique, il est allé comme chef de gare à Rouen. C'est peut-être grâce à ces deux qualités que, d'un avis unanime, ses collègues l'ont appelé le premier cheminot de France. C'est M. Berthelier, actuellement directeur des chemins de fer économiques.

Mais les cadres s'arrêtent à une ligne déterminée bien précise, ils ne la franchissent pas.

Messieurs, cette vague de découragement est singulièrement préoccupante. Que dirait-on d'une armée dont les sous-officiers, dont les officiers subalternes seraient découragés ? J'appelle — et le Sénat sera certainement de mon avis — l'attention de M. le ministre des travaux publics sur cette situation encore très inquiétante. (*Très bien ! très bien !*)

Il y a des gens, paraît-il, je l'ai entendu dire, qui voulaient la guerre des classes. Or il n'y a plus de classes en France, ou du

moins il est entendu que toutes sont aussi intéressantes les unes que les autres.

Or, je puis attester que les cadres des réseaux de chemins de fer, les chefs de gare, les sous-inspecteurs et les inspecteurs, sont admirables de dévouement. Ils ont donc bien droit à la protection des pouvoirs publics. (*Très bien !*)

M. le rapporteur a dit tout à l'heure, bien mieux que je ne saurais le dire, que notre organisation des chemins de fer était archaïque. Les réseaux s'ignorent ; je me trompe : ils se font de petites chicanes et prennent plaisir dans les gares de bifurcations, qu'on ne peut pas supprimer, n'est-ce pas ? à faire partir un de leurs trains dix minutes avant l'arrivée de l'autre, afin que le pauvre voyageur manque la correspondance. (*Très bien ! très bien !*)

Les tarifs sont tellement nombreux que les employés ne les connaissent pas eux-mêmes et que des industries florissantes se sont établies (*Très bien !*) pour diriger les clients des chemins de fer au milieu de ce dédale.

Non seulement les compagnies ne se connaissent pas, mais dans un même réseau, les divers services s'ignorent les uns les autres et ne se pénètrent pas. J'ai été témoin un jour, dans une gare, du petit spectacle que voici : un malheureux chef de gare se plaignait de ce que sa gare fût embouteillée : les wagons de pommes succédaient aux wagons de pommes et personne ne venait les chercher, quand une machine vint à passer haut-le-pied. Je dis alors au chef de gare : Mais comment ne demandez-vous pas au mécanicien de cette machine de prendre vos wagons de pommes ? Il me regarda avec stupeur.

Mais, monsieur le sénateur, vous venez de prononcer un blasphème. Un chef de gare qui se permettrait de donner un ordre à un mécanicien !... La machine va s'en retourner haut-le-pied à son dépôt et le dépôt la renverra haut-le-pied chercher les wagons de pommes qui sont dans ma gare. (*Sourires.*)

Au lieu de réformes générales, c'est M. Imbart de la Tour qui l'a dit avec beaucoup de raison, on emploie des moyens de fortune. Un beau jour, on s'aperçoit que les gares de Paris ne peuvent plus rien recevoir. Que fait-on ? On ferme toutes les gares de France aux expéditions sur Paris.

En conséquence, dans toutes les gares de France et de Navarre, les marchandises s'accumulent et le jour où on lève la barrière, elles affluent à Paris où on ne sait qu'en faire.

M. le rapporteur. Ou bien elles n'arrivent pas.

M. Dominique Delahaye. Voulez-vous me permettre un mot, mon cher collègue ?

M. Jénouvrier. Volontiers.

M. Dominique Delahaye. Je vous en remercie beaucoup, car ce que vous venez de dire me permet de faire appel à M. le ministre des travaux publics au sujet d'une loi que le Sénat a votée pour débouteiller les gares.

La Chambre nous avait envoyé une loi qui violait tous les principes du droit commercial. Le Sénat, mieux informé que la Chambre, a mis cette loi au point.

La veille de son adoption, on était très pressé de débouteiller les gares. Le lendemain du vote de la loi par le Sénat, on l'a mise dans les cartons où elle dort toujours. Faites-la sortir de ces cartons, car enfin, ce n'était donc qu'un simulacre que cette loi inopérante, violatrice des autres lois, qui nous était envoyée, tandis que la nôtre, respectueuse des lois précédentes, dort toujours. Réveillez-la.

M. Flaissières. Elle est embouteillée comme le reste.

M. Jénouvrier. Que faire à cette situation ? Ce n'est pas moi, quel que soit le nombre des affaires de chemins de fer que j'aie étudiées, qui ai la prétention d'apporter un remède. Je me suis adressé à un cheminot, c'était encore le plus simple, et voici sa réponse, elle vous fera penser à l'œuf de Christophe Colomb.

Il m'a dit : Quelle est la marchandise idéale à transporter pour une compagnie de chemin de fer ? C'est l'homme, le voyageur.

M. Gaudin de Villaine. Parce qu'on l'écrase.

M. Jénouvrier. Pourquoi idéale ? Parce que le voyageur va tout naturellement au train qu'il doit prendre. Un employé de chemin de fer, à la rigueur, le lui dit ; des pancartes lui indiquent la direction des trains ; il trouve celui où il doit monter ; même certains voyageurs précautionneux font garder leur place à l'avance et savent qu'ils la trouveront dans tel compartiment de telle voiture.

A l'arrivée, les gares ne sont jamais encombrées par le voyageur : il s'en va.

Il faudrait, me disait le cheminot, dans la mesure du possible, faire pour les marchandises ce que les compagnies font pour les voyageurs.

L'idéal serait que dans chaque grande gare de Paris il y ait autant de quais que de grandes lignes à desservir, par exemple, pour l'Orléans : Toulouse, Bordeaux, Nantes, Quimper.

Seulement le ministre des travaux publics me répondra avec beaucoup de raison, il faudrait alors tripler, quadrupler l'étendue des gares.

C'est toujours mon cheminot qui parle : « Pourquoi alors ne faites-vous pas dans le temps ce que vous pouvez faire dans l'espace et ne dites-vous pas que, chaque semaine, il partira tel et tel jour des trains : l'un pour Toulouse, l'autre pour Bordeaux, l'autre enfin pour Nantes et Quimper. De la sorte, l'expéditeur saura que, le jour voulu, il n'aura qu'à apporter sa marchandise et elle partira. »

Aujourd'hui, le client apporte ce qu'il veut, quand il veut et pour où il veut. Le même expéditeur apporte à la gare Paris-Orléans trois colis : l'un pour Bordeaux, l'autre pour Toulouse, le dernier pour Quimper. Il les dépose dans le même hall : au transporteur de se débrouiller. Vous apercevez immédiatement le désordre et les chances de perte qui en résultent.

A destination, toute marchandise qui ne serait pas enlevée dans les huit jours de la date de la lettre recommandée annonçant son arrivée serait vendue pour le compte de qui de droit. Je n'apprends rien à personne en disant que, par suite de la crise du logement, une foule de négociants prennent les gares pour des entrepôts et y laissent, sinon indéfiniment du moins pendant un temps très considérable, leurs marchandises, quittes à payer des frais de magasinage relativement élevés.

Voilà pour les marchandises. Que dire maintenant des voyageurs ? Quand ils arrivent, à quelle heure arrivent-ils ? Mais je laisse de côté, pour ne pas abuser des instants du Sénat, la question de la régularité des trains de voyageurs. Ne parlons que de leur sécurité.

Si je voulais évoquer seulement les catastrophes qui ont eu un écho à cette tribune, il faudrait que je multiplie les dizaines. Les causes en sont toujours les mêmes : les signaux ont été brûlés.

A Gourville, un train express se jette sur un train de marchandises, le train tam-

ponneur s'enflamme, il y a de nombreuses victimes. Le ministre des travaux publics d'alors veut faire une expérience personnelle, il monte sur une machine, dans des conditions d'heure et d'atmosphère à peu près identiques et, à la vitesse du train tamponneur, il est obligé de reconnaître qu'il lui est absolument impossible de savoir si les signaux sont ouverts ou fermés.

Ai-je besoin de vous parler de la catastrophe du Simplon express? N'est-ce pas folie de faire partir deux trains rapides à dix minutes d'intervalle, à neuf heures du soir?

M. Gaudin de Villaine. C'est perpétuel.

M. Jénouvrier. Cela arrive tous les jours en tout cas. Faut-il vous parler de la catastrophe d'hier à Dijon, où l'on a vu un rapide venir se broyer contre un train de marchandises?

Permettez-moi de vous citer un cas. Aujourd'hui, sur les voies à trafic intense, on a coutume de supprimer les passages à niveau pour véhicules hippomobiles ou automobiles et on établit des passages souterrains ou des viaducs. Or — M. Claveille le sait — une grande compagnie, sur une voie au trafic le plus actif, a établi un passage à niveau; je veux parler du Paris-Lyon-Méditerranée, qui, au sortir de Paris, a deux voies. C'est son droit. Ces deux voies devraient être parallèles, mais il n'en est rien. A Melun, elles passent à niveau, de sorte qu'un certain soir un train express venant de Paris heurte sur le passage à niveau un train allant vers Paris. Vous apercevez les conséquences!

M. Flaissières. Hélas!

M. Jénouvrier. Je me suis rendu sur le lieu de l'accident. J'avais l'honneur d'être accompagné de MM. Maurice et Margot, l'un qui était alors directeur du Paris-Lyon-Méditerranée et l'autre chef d'exploitation. Ce dernier est, depuis, devenu directeur. Ils voulurent bien reconnaître que l'exploitation se faisait à la légère, mais ils me dirent: « Monsieur le sénateur, il y avait des signaux. » J'entends bien, mais la preuve que ces signaux ne valaient rien, c'est qu'on avait promis de faire un saut-de-mouton, c'est-à-dire de faire passer les voies l'une par-dessous l'autre. Cette promesse date de huit ans; le saut-de-mouton est encore à établir.

Un beau jour, un ministre, M. Claveille ou l'un de ses prédécesseurs, envoya une circulaire prescrivant l'établissement immédiat d'un « crocodile ». Le crocodile est un appareil qui, quand le signal est fermé, est balayé par la machine, et fait apparaître sur celle-ci un signal phonique ou lumineux. L'ordre était formel: il ne fut jamais exécuté.

M. Flaissières. Le crocodile est mort.

M. Jénouvrier. Les voyageurs aussi.

L'appareil existe; mais chaque compagnie a son appareil et prétend détenir le meilleur; et comme les compagnies s'ignorent entre elles, aucun appareil n'a été adopté.

Le plus grand malheur de notre exploitation ferroviaire est le défaut d'autorité du ministre des travaux publics sur les compagnies de chemins de fer. Un signe de M. le ministre des travaux publics me montre qu'il est tout à fait de mon avis.

Il y a cependant un grand réseau sur lequel vous avez beaucoup d'autorité, c'est le réseau de l'Etat. Vous y nommez le directeur ainsi que le conseil de réseau. Vous avez, par suite, une responsabilité en ce qui touche le réseau de l'Etat.

De ces choses, je m'entretenais un jour avec un membre de l'ancien Gouvernement,

Il proposait un remède un peu excessif: « Nous sommes liés par les conventions — disait-il — elles remontent à près de cent ans, mais elles nous obligent. Comment faire? Il faut racheter tous les réseaux. »

Ce fut du reste le remède que nous indiqua M. Bidegaray, lorsqu'il voulut bien nous convier à une réunion qu'il avait organisée pour le Parlement dans la salle des sociétés savantes. Nous étions huit à y assister.

M. Flaissières. Vous ne m'avez pas compté, je faisais le neuvième.

M. Jénouvrier. C'est possible, mon cher collègue: nous étions neuf. (*Sourires.*)

M. Bidegaray concluait, comme le ministre, au rachat. Mais voici où il en différait.

M. Bidegaray estimait que les réseaux rachetés devaient être remis, pour l'exploitation, aux syndicats ouvriers.

Un sénateur, à gauche. Alors, on ne pourrait plus voyager.

M. Jénouvrier. C'est là une idée que beaucoup ne partagent pas. Le ministre lui répondait que pour conférer au concédant de l'autorité sur l'exploitant, il fallait que l'exploitation fût donnée à court terme et il suggérait l'idée de concessions pour un an. C'était aller un peu loin.

A l'heure actuelle, si le ministre peut empêcher les compagnies de faire le bien, il lui est difficile de les empêcher de faire le mal. Il faut cependant remédier à un pareil état de choses. C'est donc à vous, monsieur le ministre, que je m'adresse. Nous sommes tous deux de la même région. Vous avez, m'assure-t-on, et j'en suis convaincu, la ténacité et le bon sens qu'on veut bien accorder aux gens de notre race; vous avez, en plus, la haute intelligence qui appartient à l'élite de tous les pays. Attelez-vous à cette tâche: elle sera très glorieuse pour vous et je suis certain que le Sénat vous soutiendra de tous ses efforts dans l'œuvre si délicate et si fructueuse que vous aurez ainsi entreprise. (*Très bien! très bien! et applaudissements.* — *L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses amis.*)

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

M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. Messieurs, le lumineux exposé qu'a fait M. le rapporteur a, me semble-t-il, singulièrement facilité ma tâche. Quelle est, en effet, la question? Le déficit des réseaux a été chiffré: 3,703 millions pendant les années de guerre et jusqu'au 31 décembre 1919 inclus.

Des prévisions ont été faites en ce qui concerne l'insuffisance d'exploitation pour l'année 1920. Cette insuffisance serait de 2,401 millions, en supposant acquis les nouveaux tarifs résultant de ce qu'on a appelé l'unification des tarifs de transports et en supposant, bien entendu, maintenue la majoration de 25 p. 100 déjà appliquée. Pour remédier à cette insuffisance, il faudrait substituer à la majoration actuelle de 25 p. 100 une majoration de 120 p. 100. Mais se conformant à un avis émis par le comité consultatif des chemins de fer, mon prédécesseur a pensé qu'il n'y avait pas lieu de faire peser la même majoration sur le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Aussi a-t-on pensé à proposer une majoration totale de 140 p. 100 pour les marchandises, soit: majoration nouvelle de 140 — 25 = 115 p. 100. La majoration pour le trafic voyageurs étant de 70, 75 et 80 p. 100, soit, en déduisant la majoration actuelle de 25 p. 100, 45, 50 et 55 p. 100.

Pourquoi vous propose-t-on la loi? M. le rapporteur a rappelé quelle était la situation

des réseaux ferrés. Je ne parlerai pas du réseau de l'Etat et de la répercussion immédiate qu'a, bien entendu, sur le Trésor public, le déficit d'un réseau d'Etat. En ce qui concerne les autres réseaux je les différencierai: aux uns, s'applique encore la garantie d'intérêts, aux autres elle ne s'applique pas. Pour les premiers, c'est-à-dire pour tous les réseaux autres que ceux du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée, de par le jeu des conventions, l'insuffisance d'exploitation est supportée par la garantie d'intérêts, c'est-à-dire par le Trésor public. En ce qui concerne les deux autres réseaux, l'honorable M. Imbart de la Tour vous faisait remarquer que c'est une loi de circonstance du 26 décembre 1914 qui a porté remède à la situation en autorisant ces réseaux à porter leurs insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement, c'est-à-dire en leur permettant, par le recours à l'emprunt, de reporter le déficit d'exploitation sur les générations futures.

Cet exposé, messieurs, vous montre pourquoi il y a intérêt à revenir à la norme des choses, c'est-à-dire à faire payer les charges des chemins de fer par ceux qui en usent et non plus par l'ensemble des contribuables.

Tel est le but du projet.

Je sais les critiques multiples qui lui ont été faites et je vais m'efforcer d'y répondre.

On a dit d'abord: « Nous serions tout disposés à vous accorder la majoration de 115 p. 100; nous vous accorderions même une majoration notablement supérieure, si elle ne se compliquait pas de ce que l'on a appelé l'unification des tarifs des transports. »

Comme l'a fait remarquer M. le rapporteur, c'est à tort qu'on lie les deux questions. En effet, il faut situer la question et en droit et en fait.

M. Dominique Delahaye. Alors, séparez-les.

M. le ministre. Je vais m'efforcer de montrer qu'elles n'ont rien de commun en droit.

La question d'unification des tarifs de transports est absolument distincte de celle des relèvements, aujourd'hui soumise à votre délibération. Je vais vous en donner une preuve immédiate.

L'unification des tarifs de transports se poursuit depuis le mois de septembre 1918 et M. Imbart de La Tour vous a dit dans quelles conditions. Or, le projet de loi est né dans le dernier mois de l'année dernière.

L'unification des tarifs de chemins de fer procède, au point de vue juridique, du droit qui appartient au ministre d'augmenter ou de réduire les tarifs dans les limites du cahier des charges. Même en l'absence de ce projet de loi, le ministre aurait tous pouvoirs pour poursuivre l'unification de ces tarifs.

M. Dominique Delahaye. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre. (*Protestations sur divers bancs.*)

M. le ministre. Volontiers.

M. Dominique Delahaye. Pourquoi ces clameurs quand M. le ministre m'autorise à l'interrompre? Cette sympathie finit par m'aller au cœur!

M. le ministre vient de vous déclarer qu'il agit dans la plénitude de ses droits en poursuivant l'unification, et j'applaudis à cette déclaration. Mais j'ajouterai quelque chose qu'il ne dit pas et que je dois vous faire connaître.

Le ministre, agissant ainsi, doit observer les lois, et notamment la loi du 9 avril 1898 qui, impérativement, exige que les chambres de commerce soient interrogées,

sur l'homologation d'abord et sur l'unification ensuite, sachant que l'homologation tend à l'unification.

Or, je démontrerai, quand mon tour de parole viendra, que, sur ce point, la loi est outrageusement violée et que, jadis, M. Krantz ayant opéré ainsi, M. Bourrat l'interpellant, la Chambre donna raison à ce dernier : M. Krantz dut suspendre ladite homologation.

M. le ministre. Je me bornerai à vous répondre un mot : c'est que, lorsqu'un ministre outrepassa ses droits, le Parlement a le droit d'interpellation. Je crois, d'ailleurs, que je puis m'expliquer avec vous de la question de fait dont vous m'entretenez. D'après les renseignements formels que j'ai ici, l'unification des tarifs de transport a été faite en respectant toutes les formalités réglementaires. Non seulement les compagnies ont adressé aux chambres de commerce leurs propositions de tarif, mais ces tarifs ont été affichés dans les gares, ils ont été insérés au *Journal officiel*, et, de par les soins de l'administration, l'extrait hebdomadaire du *Journal officiel* qui insère ces tarifs a été porté à la connaissance des chemins de fer.

M. Dominique Delahaye. Ce n'est pas cela que prescrit la loi du 9 avril 1918 ! (*Exclamations.*)

Je ne comprends pas cette intolérance et cette hostilité. Je dis que, sur un point précis, la loi n'a pas été observée, car la loi commande que les chambres de commerce soient sollicitées, qu'on leur demande leur avis. Il s'agit d'une mesure qui, pendant dix années avant cette loi, était coutumière, et que le Parlement, la trouvant insuffisante, a remplacée par une prescription impérative, et je le montrerai en détail. (*Bruit.*)

M. le président. Monsieur Delahaye, vous êtes inscrit dans la discussion, veuillez ne plus interrompre.

M. le ministre. Je disais qu'au point de vue du droit il n'y a aucun lien entre les deux questions : la question du relèvement des tarifs, qui est aujourd'hui soumise à votre homologation, et la question d'administration et des tarifs de transport. Je crois l'avoir démontré. Mais il y a eu incontestablement une coexistence de faits. Toutes les critiques ont porté sur les conséquences que peut avoir, au point de vue économique, la superposition de la nouvelle majoration et de la majoration ressortissant de l'unification des tarifs de transports.

Je vous disais tout à l'heure que l'insuffisance devait être de 2,401,500,000 fr. en considérant comme acquise l'unification des tarifs des transports. C'est que cette unification se traduit dans l'ensemble par une majoration de tarifs évaluée à 405 millions, soit, en chiffres ronds, 600 millions, en lui appliquant le coefficient de majoration déjà acquise.

Je pourrais répondre que l'on parle toujours des tarifs singulièrement majorés ; je pourrais dire, à cet égard, que certains tarifs ont été réduits ; mais je veux accepter le débat sur le terrain même où on l'a placé.

Je ne redirai pas ici ce qu'a dit l'honorable M. Imbart de la Tour : de quelle idée a procédé cette unification de tarifs, comment elle n'est pas née dans les compagnies, comment la Chambre des députés, sur la proposition de M. Sibille, avait été la première à demander, en 1910, que l'on procédât à cette unification, comment le comité consultatif des chemins de fer y a été favorable.

Qu'il me suffise de dire que, non seulement toutes les formalités réglementaires ont été observées, mais qu'avant d'approuver les onze tarifs spéciaux déjà homologués, mon honorable prédécesseur, M. Cla-

veille, avait eu soin, comme je le ferai moi-même pour les tarifs à venir, de consulter le comité consultatif des chemins de fer. J'ai ici tous les rapports émis sur la question, et, quand on dit que les chambres de commerce n'ont pas été consultées, je pourrai répondre, en montrant le rapport qui concerne le tarif des boissons, que l'honorable rapporteur avait précisément discuté les observations des chambres de commerce. Ce simple fait pour montrer que ces compagnies ont bien été consultées, puisque leurs avis ont été examinés.

Qu'a-t-on dit alors ? On a prétendu que des majorations énormes allaient se produire qui allaient provoquer le renchérissement de la vie. Je crois qu'il y a, au renchérissement de la vie, d'autres facteurs que le prix du transport ; je tiens, d'ailleurs, à vous apporter ici des chiffres.

Comment peut-on évaluer la répercussion des nouveaux tarifs de transport sur le coût de la vie ? D'une part, on peut rechercher le rapport du prix de transport nouveau à la valeur de la marchandise à la fin de 1919, et, en regard, le rapport du prix de transport antérieur à l'application de la loi du 21 mars 1918 à la valeur d'avant guerre des marchandises.

Je prends la houille. Le rapport était de 11.99 avant la guerre ; il serait maintenant de 11.65. Pour les barres d'acier doux, le rapport était de 8.3 avant la guerre ; il serait de 2.69. Pour la fonte de moulage, il était de 10.8 avant la guerre, il serait de 1.89. Pour les engrais, il était de 13 avant la guerre, il serait de 4.7 ; pour la viande, il était de 3.9 avant la guerre, il serait de 1.98.

Et je pourrais continuer. Mais je voudrais prendre les tarifs qui ont été les plus critiqués : le tarif des transports de la viande et le tarif des transports du vin.

Pour le tarif du transport de la viande, on a surtout critiqué le relèvement du prix de transport qui a frappé le transport des bestiaux de Niort à Paris-Vaugirard. Je pourrais dire que ce tarif était extrêmement bas, que, par suite, il peut être logique que ce tarif soit particulièrement majoré. Mais je n'entrerai pas dans cette voie, je prends les chiffres et je les donne.

Avant la guerre, le prix était de 102 fr. 15. Il sera porté à 772 fr. 11, soit donc 670 fr. 45 de majoration, somme évidemment élevée. (*Sourires.*)

Mais n'oublions pas, puisque je parle de la répercussion sur le prix de la vie, quelle sera la répercussion de la majoration nouvelle sur le prix de la viande : elle est de 22 centimes par kilogr. (*Exclamations.*)

M. Flaissières. Votre cuisinière vous en dira des nouvelles ! (*Rires.*)

M. le ministre. On a parlé de la répercussion sur le prix de la vie.

M. Eugène Lintilhac. Mais, monsieur le ministre, vous nous aviez dit, à la commission des finances, que le nouveau régime aboutirait à 30 centimes de majoration par kilogr. de viande, poids mort : je m'en souviens bien, car c'est moi qui vous ai demandé de préciser l'évaluation du prix de revient au poids mort, puisqu'il s'agissait de transport en poids vif, dans les tarifs en question. D'où vient donc cette réduction d'un tiers de la majoration annoncée par vous, il y a quelques jours ?

M. le ministre. J'ai parlé de 30 centimes parce que j'avais pris, à ce moment, les tarifs mêmes qui avaient été publiés par l'un des journaux qui s'étaient préoccupés de la question. Mais ces tarifs n'étaient pas exacts. Les chiffres rectifiés m'ont été fournis par mes services : j'arrive à 22 centimes.

M. Gaudin de Villaine. Ce n'est pas un argument.

M. le ministre. Mais je crois qu'il était important de donner cette indication.

M. Henry Chéron. Je demanderai qu'on précise ce point.

M. le ministre. En ce qui concerne le prix du vin, voici ce que j'ai à dire :

On a parlé du transport de la barrique de vin de Perpignan à Paris. Voici les chiffres : Avant la guerre, le prix ancien était de 11 fr. 50. Pour groupage de 7,000 kilogr. le prix par tonne ressortira, majoration et impôt compris, à 121 fr. 10, soit 30 fr. 30 par barrique. Or, 11 fr. 50 majorés de 140 p. 100 plus l'impôt deviendront 29 fr. 55, sensiblement équivalent au groupage P. V. 606.

En d'autres termes, pour le prix de transport des vins en question, l'unification des tarifs n'entraîne, pour ainsi dire, pas d'augmentation. Ce sont des chiffres qui me paraissent irréfutables.

M. Dominique Delahaye. Je fais mes réserves en ce qui concerne les prix de Perpignan à Paris.

M. Maurice Sarraut. A la réunion de la commission des chemins de fer, vous avez donné, monsieur le ministre, des chiffres qui diffèrent un peu de ceux que vous venez d'apporter à la tribune. Vous avez indiqué que le prix de transport d'une barrique, au détail, qui était de 11 fr. 50, avec l'ancien tarif, allait passer à 52 fr. et quelques centimes.

M. le ministre. C'est exact.

M. Maurice Sarraut. Vous avez reconnu l'exactitude des chiffres donnés.

M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec vous, et ce chiffre n'est pas discutable. Mais je parlais tout à l'heure de transports par groupage de 7,000 kilogr., et non du transport de la barrique isolée ; d'après mes renseignements, le prix serait pour ce dernier transport de 55 fr. 75.

M. Maurice Sarraut. Il passera donc de 11 à 55 fr.

M. le ministre. En ce qui concerne l'unification des tarifs, on parlait d'une formule séduisante à imposer au ministre, d'un maximum portant non sur la moyenne, mais sur tous les transports. Je crois qu'il est vrai que la moyenne, en l'espèce, n'a pas grand intérêt.

Ce qu'il faut voir surtout, ce sont les majorations qui peuvent frapper certains courants économiques spéciaux.

À cet égard, je ne pourrai guère prendre d'engagement portant sur un maximum nettement chiffré. J'ai pris devant la commission des finances et devant la commission des chemins de fer un double engagement, que j'entends reprendre à la tribune. C'est, d'une part, avant de signer tout nouveau tarif spécial, de rechercher si, dans l'examen de ce tarif, on a bien tenu compte de la répercussion que peut avoir sur lui la nouvelle majoration qui vous est aujourd'hui soumise. Cet engagement, je le maintiens et je maintiens également le deuxième engagement, à savoir que j'entends n'approuver aucun nouveau tarif qui puisse avoir pour conséquence de réagir trop gravement sur le prix de la vie, comme aussi de détruire certains courants essentiels de transport.

M. Dominique Delahaye. Alors, il n'y a plus d'unification ; vous la supprimez. Je vous remercie de la promesse...

M. le ministre. Il y aura un examen attentif, ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Dominique Delahaye. ...Et cependant, vous allez nous faire voter l'unification!

M. le ministre. En particulier, je me suis permis de dire que, si je suis hostile à certaines majorations formidables, pour certains courants économiques, j'entends, par contre (et c'est pour cela que je ne pourrais accepter les amendements ayant pour conséquence de limiter mon droit par un maximum applicable à la généralité des cas), ne pas me lier à l'égard de certains tarifs que j'estime qu'il y a lieu de détruire. Je parle en ce moment, en particulier, de ce qu'on appelle les tarifs de concurrence à la batellerie. Lorsqu'on est venu nous dire, en effet, que certains tarifs allaient se trouver majorés de 5, 6 et 700 p. 100, c'est que, parmi eux, il y en avait de singulièrement bas; je veux parler des tarifs annexes de la compagnie du Midi qui avaient pour objet de détourner de la voie navigable des marchandises qui, par leur nature, devaient lui revenir naturellement. (*Vive approbation à gauche.*)

Comme je suis de ceux qui pensent que la voie navigable a sa place dans l'économie générale des transports (*Applaudissements sur les mêmes bancs*), et les leçons de la guerre sont là pour l'établir, je n'entends prendre aucun engagement de me conformer à un maximum déterminé pour certains tarifs.

M. Dominique Delahaye. Voulez-vous me permettre un mot? (*Reclamations.*)

M. le ministre. Volontiers.

M. le président. Vous êtes inscrit, monsieur Delahaye, et vous voyez que le Sénat proteste.

M. Dominique Delahaye. Le ministre est plus tolérant que mes collègues.

M. le président. Le ministre est très indulgent, mais l'Assemblée est d'un sentiment contraire, et je vous demande à l'avenir de ne plus interrompre.

M. Dominique Delahaye. Il est une chose que je dois dire présentement. On a fait état, à la Chambre, comme vient de le faire tout à l'heure M. le ministre, des canaux du Midi et du canal latéral à la Garonne. Le moment est venu de dire que rien ne peut être changé à cette législation sans une loi. Cette loi, il y a un an qu'on nous la promet, mais toujours on en recule le dépôt. J'ai correspondu avec M. Claveille à ce sujet, car il y a vingt ans que je m'occupe de cette question.

Il ne s'agit pas de nous chanter ici des couplets et de dire que l'on fera ceci ou cela. On ne fera rien, en ce qui concerne le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, tant qu'on n'aura pas voté une loi. Ceci devait être dit maintenant et non pas plus tard.

M. le président. Le Sénat demande à M. le ministre de ne plus se laisser interrompre. (*Approbation.*)

M. le ministre. J'entends, pour ma part, ne pas prendre un engagement qui m'empêcherait de frapper, comme j'entends les frapper, les tarifs de concurrence à la navigation. Les économistes, défenseurs des compagnies de chemins de fer ont été, pour justifier leur politique, jusqu'à imaginer ce mot admirable de « prix de revient partiel ». Ils ont dit que les chemins ne transportent pas à perte, mais au prix de revient partiel; en réalité, il s'agissait d'un transport à perte, car, dans ce prix de revient partiel, on ne tient pas compte des charges du capital.

M. Hervey. C'est un peu ce qu'on a fait pour les chemins de fer de l'Etat.

M. le ministre. Je dis qu'à cet égard il importe de poursuivre une politique résolue. Pendant la guerre, nous avons vu à quoi aurait pu nous amener cette concurrence désastreuse des chemins de fer et de la navigation. Pour ma part, j'avais alors l'honneur d'être le directeur de l'office national de la navigation.

J'ai constaté que les compagnies de chemins de fer, au cours de la guerre, avaient été bien heureuses de trouver la navigation pour transporter le charbon qui leur était nécessaire. (*Très bien!*)

Cela démontre que la navigation a sa place toute trouvée dans l'économie générale des transports. (*Très bien!*)

J'estime que cette réforme de tarification est heureuse, qui va permettre de détruire ces tarifs dont le seul but était de supprimer un moyen de transport. (*Très bien!*)

M. Maurice Ordinaire. Il faudrait que la batellerie ne détruisit pas elle-même, en ce moment, ses moyens de concurrence. (*Très bien!*)

M. Gaston Menier. Les tarifs de la batellerie sont tellement modifiés depuis peu de temps, que le raisonnement que l'on pouvait faire l'année dernière ou les années précédentes ne tient plus. (*Approbation.*)

M. Maurice Ordinaire. La situation est complètement changée.

M. le ministre. Il est incontestable que les tarifs de la batellerie sont très élevés à l'heure actuelle, mais il s'agit là d'une situation momentanée. Nous devons faire, en tout cas, que ce qui doit revenir à la voie d'eau, en raison de la qualité des marchandises, lui revienne effectivement.

Si nous devons intervenir auprès de la batellerie, de manière à réglementer ses tarifs, ce n'est pas une raison pour que le contribuable français paie — en effet, toute la question est là — ce qui est nécessaire aux compagnies de chemins de fer pour leur permettre de ravir à la batellerie ce qui doit lui revenir. (*Très bien!*)

J'ajoute, continuant, messieurs, à vous exposer dans quelles conditions il doit être procédé à cette unification des tarifs de transports — et je me permets d'attirer l'attention du Sénat sur ce point — que l'homologation des tarifs homologués n'a d'effet que jusqu'au 30 juin 1922; je prends d'ailleurs l'engagement devant le Sénat de stipuler, avant toute homologation nouvelle, que des abaissements seront proposés sans attendre l'échéance du 30 juin 1922, en faveur des marchandises qui ne paraîtraient pas, après expérience, pouvoir supporter sans perturbation économique les relèvements résultant des barèmes proposés.

M. Perchot. Alors nous sommes d'accord.

M. le ministre. Je prends cet engagement, pourquoi? Parce que, si le ministre a le droit de relever les tarifs dans les limites du cahier des charges imposé aux compagnies, ce droit, il l'applique sur l'initiative des compagnies, mais, comme il pourrait se faire que ces dernières, bien qu'elles puissent avoir intérêt à réduire des tarifs trop élevés, n'aient pas de cette faculté, j'entends, moi, me réserver le droit d'en user. (*Très bien! très bien!*)

Je crois, à cet égard, avoir répondu à l'observation qui m'a été faite. Je me résume d'un mot: l'unification des tarifs de transport et le relèvement qui vous est aujourd'hui proposé sont deux questions essentiellement distinctes.

J'en arrive à un autre ordre d'observations. On m'a demandé devant les commissions si le vote du projet de loi allait permettre de résoudre la crise des transports

et l'honorable M. Jénouvrier est venu tout à l'heure apporter à la tribune cette question de la crise des transports. Si je ne craignais d'abuser des instants du Sénat (*Parlez! parlez!*) je pourrais à cet égard, donner quelques renseignements.

M. Simonet. Il y a assez longtemps que nous les attendons.

M. le ministre. Je ne dirai pas que la crise des transports n'existe pas, mais je voudrais en situer l'importance par un chiffre. Je crois que le meilleur moyen d'apprécier comment fonctionnent les transports est de se rendre un compte exact du nombre moyen de wagons chargés par jour. Avant la guerre, quel chiffre avions-nous? Nous avions une moyenne de 60,712 wagons chargés par jour, tandis que la moyenne en 1919 est de 32,133 wagons. Je dois ajouter que, pendant le courant du mois de janvier, il y a eu une amélioration; le chiffre a monté à 32,602 wagons, alors qu'il était de 30,348 en décembre.

M. Guillaume Chastenet. Sans compter qu'ils sont souvent chargés parce qu'on ne les décharge pas. (*Sourires.*)

M. le ministre. Ces chiffres, il est vrai, ne sont pas exactement comparables entre eux, parce qu'à l'heure actuelle nous avons des wagons de grande capacité, c'est ainsi que, d'après les renseignements qui me sont donnés, le chargement moyen des wagons dépasse aujourd'hui de deux tonnes ce qu'il était avant la guerre.

D'autre part, le parcours kilométrique actuel est, incontestablement, du fait de la modification des courants du transport, plus grand qu'avant la guerre. A cet égard, je pourrais indiquer au Sénat, par exemple, que, pour le réseau de l'Etat, alors qu'en 1913 le tonnage kilométrique n'était que de 2,618 millions, le tonnage kilométrique, en 1919, a été de 3,419 millions.

Je n'insisterai pas sur ces chiffres qui pourraient, dans une certaine mesure, expliquer la crise. Non, la crise existe, elle est indéniable. Je voudrais maintenant en analyser les causes et, puisqu'on m'a posé la question de savoir si le projet de loi rétroagit et comment il peut rétroagir sur la crise, je vais y répondre.

Les causes de la crise des transports sont multiples: il ne faut pas les chercher dans l'insuffisance du matériel, locomotives et wagons.

M. le rapporteur général de la commission des finances. C'est un élément.

M. le ministre. Je ne voudrais pas abuser des chiffres, mais j'en ai là de formels, qui montrent que nous avons actuellement, en locomotives et wagons, des disponibilités suffisantes. En effet, au 1^{er} janvier 1920, nous avions 17,836 locomotives. Il est vrai qu'il y en avait 4,902 en réparation. Cela fait, néanmoins, un effectif disponible de 12,934 locomotives, alors qu'avant la guerre l'effectif était de 13,800, avec 4,720 locomotives immobilisées pour réparations, soit un effectif disponible de 12,080.

M. Hervey. Les locomotives étaient beaucoup plus puissantes!

M. le ministre. Quant aux wagons, nous en avons actuellement 463,037. Il est vrai qu'il y en a 87,963 immobilisés pour réparations; cela nous donne néanmoins un effectif disponible de 375,074 wagons, alors qu'avant la guerre nous en avions 376,000 dont 14,840 immobilisés, ce qui ne faisait qu'un effectif disponible de 361,160 wagons.

Ce n'est donc pas dans l'insuffisance des locomotives et des wagons qu'il faut chercher la cause de la crise. Où allons-nous

la trouver ? Dans les facteurs techniques et les facteurs d'ordre moral.

En ce qui concerne les facteurs techniques, il y en a un dont on n'a pas parlé tout à l'heure, je crois, et qui est important cependant : c'est la qualité du charbon, d'abord, et, j'ajouterais, la quantité, car la quantité rétroagit sur la qualité. Le foyer de locomotive est, en effet, un foyer spécial qui s'accommode mal de charbon non mélangé, et, pour faire des mélanges, il faut de la quantité.

Donc, quantité et qualité.

Je pourrais vous lire, à cet égard, un rapport que j'ai sous les yeux et qui établit qu'en moyenne le nombre des détresses, c'est-à-dire des arrêts de trains dus à la mauvaise qualité du combustible, est aujourd'hui trois fois plus élevé qu'il n'était avant la guerre. Il y a donc là un facteur, et un facteur particulièrement important à retenir.

Qu'il me soit permis de dire au Sénat que c'est précisément une des raisons pour lesquelles j'ai demandé que le service des charbons, qui ressortissait au ministère de la reconstitution industrielle, fût rattaché aux travaux publics, car, quelque lourde que soit la responsabilité, j'ai pensé qu'il y avait une connexion tellement étroite entre la question des transports et la question du charbon, qu'il fallait que ce fût le ministre des travaux publics qui eût qualité pour décider en matière de charbons. *(Très bien ! très bien ! et applaudissements.)*

M. Bouveri. On le paye assez cher, on peut exiger la qualité.

M. le ministre. Au point de vue de la quantité et de la qualité, je puis donner au Sénat l'assurance que tous mes efforts tendent à améliorer l'une et l'autre. La quantité, j'en ai dit un mot l'autre jour, quand j'avais l'honneur de soutenir devant la haute Assemblée le projet de loi sur la réquisition de la batellerie. Qu'il me soit permis à cet égard d'ouvrir une parenthèse et de dire que le régime de la navigation a repris depuis avant-hier et que, hier, 17,000 tonnes de charbon sont parties de Rouen. *(Très bien !)*

Je m'efforce, je le répète, de résoudre le problème au point de vue de la quantité. Mais je n'ai pas besoin de vous dire que ce qui domine la question, c'est celle de la livraison des charbons allemands, et, ainsi que l'a dit M. le président du conseil, tout le nécessaire sera fait pour que de ce côté les engagements soient tenus.

Au point de vue de la qualité, répondant à l'interruption de l'honorable M. Bouveri, je lui dirai que le ministre de la reconstitution industrielle, sur la sollicitation pressante de mon prédécesseur, M. Claveille, s'était occupé de la question. Comment la solutionner ? D'une part, puisque nous taxons le charbon aux mines, en instituant dans les arrêtés de taxation un régime de primes et de pénalités ; d'autre part — et c'est surtout cela qui me paraît efficace — en organisant dans les mines et dans les usines un contrôle de réception organisé contradictoirement par des représentants des mines et par des agents des chemins de fer. Cela fonctionne déjà dans le Nord.

J'ai donné à tous les ingénieurs en chef des mines les instructions les plus pressantes pour que, sur tous les autres carreaux des mines, des contrôles de réception similaires soient organisés là où ils ne fonctionnent pas encore. Voilà pour la question du charbon.

Je passe rapidement en revue ces diverses questions.

Tout à l'heure, quand je vous indiquais l'effectif des locomotives et des wagons dont nous disposons, vous avez certainement été frappés, comme moi, de l'impor-

tance considérable du nombre des machines en réparation.

M. le rapporteur général de la commission des finances. Et du nombre de celles qui marchent, mais qui auraient besoin d'être envoyées en réparation.

M. le ministre. Je ne voudrais pas abuser de l'attention du Sénat en lui donnant lecture de longues colonnes de chiffres. Je veux seulement dire, par exemple en ce qui concerne les locomotives, qu'au 1^{er} janvier 1917 il y avait 1,892 machines immobilisées ; puis nous voyons monter ces chiffres à 2,035, à 2,854, à 3,173, pour arriver aujourd'hui au chiffre que je vous citais tout à l'heure : 4,902. Voilà la progression. Si je prenais le parc des wagons comme le parc des voitures, la situation serait exactement la même. Que fallait-il faire ? Il fallait développer les moyens de réparations.

C'est ce qui a été fait, c'est ce que je m'efforcerai de faire, d'une part, en poursuivant, dans les ateliers et les dépôts, un meilleur rendement, soit par une amélioration de l'outil, soit par celle des conditions du travail, d'autre part, en faisant appel à l'industrie privée.

M. Jénouvrier. Vous avez raison.

M. le ministre. A cet égard, il a déjà été beaucoup fait ; d'après mes renseignements, il a été réparé, en 1919, 1,420 machines dans les ateliers de réseaux et 351 dans l'industrie privée, soit 1,771. Il était prévu, pour 1920, 2,750 réparations, dont 1,680 dans les ateliers de réseaux et 1,070 dans ceux de l'industrie privée.

J'entends que toute diligence soit faite pour intensifier encore ces réparations, car, d'après mes calculs précis, — et cela ne me satisfait pas, — en ce qui concerne les locomotives, certains réseaux ne seraient à jour, c'est-à-dire n'auraient regagné leur arriéré de réparations qu'en 1922, certains même en 1923 ; la situation serait exactement la même en ce qui concerne les voitures-voyageurs ; par contre, je m'empresse d'ajouter qu'à la suite des efforts accomplis par mon honorable prédécesseur, grâce à la multiplication des chantiers courants de réparations, la situation sera à jour en ce qui concerne les wagons dès cette année même ; c'est-à-dire que, cette année-ci, nous arriverons à la même proportion d'immobilisation pour réparations qu'avant la guerre, en ce qui concerne les wagons. *(Très bien ! très bien !)*

Je voudrais dire maintenant un mot de la question d'exploitation, car je ne peux pas ne point répondre à l'honorable M. Jénouvrier, qui a parlé de la question de sécurité dont nous devons être préoccupés tout spécialement.

Qu'il me suffise de vous faire connaître que, ce matin, j'ai réuni les directeurs des grandes compagnies, je leur ai dit que j'entendais qu'il en soit fini, une fois pour toutes, de toutes les études sur ce que l'on a appelé la répétition des signaux sur les machines.

Voilà plus de dix ans que nous entendons discuter cette question dans les divers comités. Je dois dire que les directeurs des grandes compagnies m'ont formellement promis de me remettre leurs propositions pour le 1^{er} mars prochain. *(Très bien !)*

M. Flaissières. Enfin !

M. le ministre. Je donnerai quinze jours au contrôle, du 1^{er} au 15 mars, pour présenter ses propositions et je statuerai immédiatement, car j'estime que la discussion préliminaire a suffisamment duré.

M. Jénouvrier. Je retiens la date.

M. le ministre. Voilà en ce qui concerne la question de sécurité. Reste la question

du personnel. Ici, j'en arrive à ce que vous avez appelé les facteurs d'ordre moral.

Je voudrais d'abord dire qu'en ce qui concerne le nombre, il n'est pas douteux que le personnel soit plus nombreux qu'avant la guerre. D'ailleurs, à cela il n'y a rien que de très normal, car, du fait en particulier de la loi de huit heures, il faut un effectif plus nombreux pour assurer le même travail. J'ai là les chiffres. Je me bornerai à dire au Sénat que notre attention a été attirée sur l'importance considérable du nombre des agents peu expérimentés.

D'après les renseignements très précis qui m'ont été donnés, la proportion, au 1^{er} novembre 1919, des auxiliaires et agents ayant moins d'un an de service, par rapport à l'effectif du cadre des agents professionnels permanents, est de 60 p. 100 pour l'exploitation, 45 p. 100 pour la voie, 60 p. 100 pour le matériel et la traction. Encore dois-je faire remarquer que je parle simplement du rapport entre les agents ayant moins d'une année de présence à la compagnie, et ceux ayant plus d'une année de présence. Cette proportion, avant la guerre, ne dépassait pas 40 p. 100.

M. André Lebert. Quelle est-elle pour les agents de sécurité ?

M. le ministre. Ils rentrent dans les agents d'exploitation. C'est donc 60 p. 100 en moyenne.

Voilà les chiffres. Il n'est pas douteux que des efforts doivent intervenir. Les compagnies en font, d'ailleurs, pour éduquer ce personnel.

Mais, a-t-on dit, il y a une crise de moralité, et disons le mot, une crise d'autorité.

M. Jules Delahaye. Nous sommes volés trop souvent.

M. le ministre. Pour ce qu'on a appelé la crise de moralité, je suis d'accord avec mon prédécesseur. Il n'y a qu'un moyen : c'est la police, le gendarme. A cet égard, je pourrais dire que, sur la proposition de M. Claveille, ont été organisées des brigades spéciales de police, que j'entends d'ailleurs renforcer. Et si l'on désire que je chiffre les résultats atteints, j'indiquerai que le nombre des arrestations opérées en janvier a été de 571 inculpés, dont 370, d'ailleurs, n'appartiennent pas au personnel des réseaux ; je tiens à donner cette précision, car j'entends que les fautes de ces délinquants ne rejaillissent pas sur le personnel.

M. le rapporteur général de la commission des finances. Voulez-vous me permettre un mot, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Très volontiers.

M. le rapporteur général. Il est bon de dire que ce n'est presque jamais sur les anciens agents des compagnies que portent les inculpations. *(Très bien ! très bien !)* D'une enquête que j'ai eu l'honneur de faire, il résulte — vous le savez mieux que personne — qu'un personnel nouveau a dû être recruté, à la fin de la guerre, en vue du développement des transports, et que ce sont ces nouveaux agents qui ont parfois failli à leur devoir. On a pris, dans l'armée, les hommes qui demandaient à la quitter, et ce n'étaient certes pas les meilleurs. *(Très bien ! très bien !)* Ceux-ci sont restés à leur rang. Ainsi s'est formée une sélection à rebours : le chef de corps refusait de laisser partir tous ceux qui étaient de très bons soldats. Ne pouvaient quitter l'armée que les autres. *(Très bien ! très bien !)*

M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec M. le rapporteur général ; et je ne voudrais pas que l'on pût un seul instant voir dans les chiffres que j'ai portés à la tribune une allusion qui serait aussi injuste que blessante, si on l'appliquait à un per-

sonnel dont, plus que quiconques, je sais toute la valeur morale.

Ce n'est plus en ce moment le ministre qui parle. C'est celui qui avait eu l'honneur d'être, au cours des hostilités, le chef de l'exploitation militaire des voies navigables, et qui, en cette qualité, a pu voir, sous la haute autorité de M. le ministre Claveille, ce qu'ont fait, pendant la guerre, tous les agents des transports, qu'il s'agisse de ceux des chemins de fer, qui, la nuit, sur leur machine, ne connaissant pas les insomnies, circulaient sur la ligne de feu, ou des agents de la navigation qui, sur la Marne, au moment de la retraite, conduisaient leur bateau avec leur femme et leurs enfants à bord, à proximité de l'ennemi, n'hésitant pas à sacrifier leur vie pour le ravitaillement du pays. *(Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.)*

Il ne peut donc pas être question d'attaquer le personnel ; mais il importe de voir les choses telles qu'elles sont, et de les délimiter. La crise d'autorité, je ne l'impute à personne. Je la constate simplement ; mais il me semble que l'on a peut-être trop ignoré ce qu'on a appelé la classe moyenne des cheminots.

M. Jénouvrier. Très bien !

M. le ministre. Ayant reçu les représentants de cette classe moyenne, je leur ai dit, d'ailleurs : « Mais c'est peut-être votre faute, car lorsque vous déclarez que vous voulez faire partie des commissions paritaires, comment voulez-vous que l'on s'adresse à vous, si vous n'êtes pas organisés ? ».

J'ai pris, d'ailleurs, une décision. Des ordres sont donnés pour qu'à l'occasion de l'établissement du statut des chemins de fer et des nouvelles échelles, des commissions paritaires annexes soient constituées, qui comprendront des représentants de la compagnie et des représentants des agents employés de la compagnie.

M. Jénouvrier. Très bien ! très bien !

M. le ministre. Puisque j'en suis au facteur moral, permettez-moi de dire que c'est ici qu'intervient le projet de loi actuellement en discussion. Si j'estime, précisément, que le relèvement des tarifs est nécessaire, c'est que je considère que, pour avoir une autorité suffisante vis-à-vis de leur personnel, les dirigeants doivent pouvoir disposer du crédit indispensable. Je suis de ceux qui pensent que l'autorité d'un chef d'industrie n'est pas faite seulement de sa valeur professionnelle et morale, mais aussi du crédit de son industrie. Dans quelle situation se trouveraient les compagnies de chemins de fer si le projet n'était pas voté ?

Elles en seraient réduites à l'obligation de demander au Trésor le versement de leur déficit d'exploitation.

Ce serait néfaste pour leur crédit.

Or, au moment où nous faisons appel aux compagnies de chemins de fer pour la reconstitution de leur réseau, il faut que ce crédit soit rétabli, et cela est d'autant plus nécessaire qu'à l'heure où nous pouvons avoir des paiements à faire à l'étranger, il pourrait être intéressant, au point de vue du change, de les effectuer en autres choses qu'en monnaie, notamment en titres comme des obligations de chemins de fer.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de ne pas porter atteinte au crédit des chemins de fer. C'est pour cela que je vous demande instamment de voter le projet.

Messieurs, je me suis efforcé de répondre aux diverses objections qui ont été formulées. Je me résume d'un mot : il ne s'agit pas de demander un nouveau sacrifice à qui que ce soit. Non, à l'heure actuelle, nous avons un devoir qui prime tous les autres :

c'est la réalisation, dans l'ordre économique et financier, de l'admirable victoire due au génie de nos chefs et à l'héroïsme de nos soldats. Là doivent tendre toutes nos énergies. Après le courage militaire, le courage civique et, disons le mot, le courage fiscal, qui n'est qu'une forme du courage civique. *(Très bien !)*

M. Eugène Lintilhac. Et la moralité fiscale.

M. le ministre. Précisément. Nous avons pensé qu'au moment où nous aurions, dans l'ordre fiscal, à demander de nouveaux sacrifices aux citoyens, il n'était pas logique de continuer à imposer au contribuable le déficit de l'exploitation ferroviaire qui, dans l'ordre des choses, doit être supporté par ceux qui utilisent la voie ferrée ; nous avons pensé qu'il n'était pas logique, à l'heure actuelle, moins qu'à tout autre, de continuer à faire payer par le contribuable français le déficit journalier de 7 millions, qui doit l'être par celui qui utilise la voie ferrée.

C'est pour cela, messieurs, que je vous demande instamment de bien vouloir ratifier par votre vote le projet soumis à votre délibération. *(Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.)*

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

M. Flaissières. Messieurs, ceux de mes anciens collègues qui sont encore sur ces bancs — ils sont peu nombreux, il est vrai — savent très bien que j'ai l'habitude de rester peu de temps à la tribune. Vous voici donc tous rassurés.

Si vous voulez bien me le permettre, j'exposerai devant la haute Assemblée quelques brèves appréciations personnelles qui m'ont été suggérées successivement, soit par la lecture attentive du rapport de M. Imbart de la Tour, soit par l'audition de son discours, soit par les interventions si captivantes, si démonstratives de M. Fourment, de M. Jénouvrier, soit enfin par le discours de l'éminent ministre des travaux publics.

M. le ministre a parlé en mathématicien de haute envergure, ce qui ne pouvait surprendre personne. Avec une maestria remarquable, il manie les chiffres, jongle avec les formules et il résoudre des équations de tous les degrés, ce n'est pas douteux, avec la même sûreté de jeu.

Mais, monsieur le ministre, le bon public, pour lequel vous êtes chargé d'une mission supérieure à celle du chiffre, ne se nourrit pas d'équations. Il lui faut autre chose de plus substantiel, des aliments qui soient d'un prix abordable. Je voudrais bien savoir quel courage fiscal, pour me servir de votre expression, nous sommes en droit d'exiger de la pauvre mère de famille qui, en présence d'une soupe de légumes à cuire, ne trouve plus le petit morceau de beurre nécessaire à la rendre mangeable.

C'est de cette question, cependant primordiale, que M. le ministre ne semble pas s'être préoccupé un seul instant à cette tribune. Il a parlé, je le répète, en mathématicien. Il a fait des proportions impeccables, je le reconnais. Il en est arrivé à me convaincre que mes craintes, loin d'être exagérées, étaient certainement au dessous de la catastrophe à laquelle nous courrons si ce projet de loi est voté par le Sénat.

Messieurs, la cherté de la vie éprouve aujourd'hui la masse même de la nation, car les ouvriers manuels ne sont plus maintenant les seules victimes de la société actuelle ; beaucoup de bourgeois, de petits retraités, de petits propriétaires qui se

croyaient bien à l'abri des méfaits de la société capitaliste, de la société basée sur la propriété individuelle, savent aujourd'hui ce qu'il est advenu de leurs espérances et de leur sécurité trompeuse !

Je dis que la masse énorme de la population souffre aujourd'hui de la cherté de la vie telle que vous la connaissez, telle qu'elle est, d'ailleurs, anathématisée par tout le monde. Mais, messieurs, que sera demain cette cherté de vie lorsque les tarifs de transports seront augmentés par unification, par majoration, par unification et majoration mêlées, par ce salmigondis que j'ai qualifié tout à l'heure de casse-tête chinois et qui, certainement, arrivera à augmenter le prix de toutes choses dans des proportions que ministre et rapporteur reconnaissent ne pouvoir préciser que par l'expérience seule de la loi projetée.

Il est bien facile, monsieur le ministre, par la mathématique supérieure, dans l'azur du ciel théorique, de dire : « Comment ! le kilogramme de viande ne sera augmenté que de 22 centimes. »

M. le ministre. Du fait des transports.

M. Flaissières. Oui, monsieur le ministre, mais vous oubliez de prévoir la filière des intermédiaires, qui percevront chacun les 22 centimes, de telle sorte que lorsque le kilogramme de viande sera arrivé entre les mains de votre cuisinière *(Très bien !)*, entendez-vous bien, monsieur le ministre, à ce moment-là, ce ne sera plus 22 centimes qu'il faudra compter, mais au moins 50 centimes par kilogramme.

M. Perchot. Largement.

M. Flaissières. Et M. Perchot, qui connaît le chiffre lui aussi,...

M. Eugène Lintilhac. Je crois bien ! Il a chiffré jusqu'aux aberrations des planètes, ce qui ne l'empêche pas d'avoir l'esprit pratique, comme il nous l'a maintes fois prouvé. *(Marques d'approbation.)*

M. Flaissières.... me corrige en me disant que je suis au dessous de la vérité.

C'est un facteur moral, celui-là, dont vous avez, monsieur le ministre, négligé de parler. C'est cependant à mon avis, celui seul qui doit dominer le débat, qui doit vous inviter à dire au ministre : monsieur le ministre, votre projet de loi en vérité n'est pas étudié dans toutes ses répercussions ; il paraît précisément les négliger, les omettre. Or, c'est avec ces répercussions qu'il faut compter.

Je suis bien certain que l'exploitation des chemins de fer est devenue, comme toute autre industrie, plus onéreuse. Mais il s'agit, monsieur le ministre, et ici je ne suis pas de votre avis le moins du monde, il s'agit de savoir sur qui on va faire retomber cette augmentation de frais d'exploitation ; s'il faut faire retomber ces charges sur la génération actuelle ou bien s'il est légitime de les répartir sur des générations successives qui, elles, au moins, auront le bénéfice de ne pas avoir connu les horreurs de la guerre.

C'est aux générations d'aujourd'hui, qui ont supporté toutes ces horreurs et qui, par leur courage militaire, ont assuré l'existence et la pérennité de la patrie, que vous voulez encore imposer cet héroïsme fiscal qui paraît vous tenir tant à cœur !

Messieurs, cette théorie n'est pas la bonne et ne doit pas être acceptée d'une façon intégrale. Il y a, au contraire, beaucoup mieux à faire en sens inverse. Pour permettre à la nation de se relever, il faut lui en laisser tous les moyens, les meilleurs et les plus commodes.

M. Hervey. A qui emprunterez-vous,

puis-que vous voulez faire appel à l'emprunt? Aux générations futures?

M. Flaissières. A qui avez-vous emprunté jusqu'à présent? Vous savez très bien à qui vous emprunterez encore. Si mon honorable collègue M. Fourment était là, plus qualifié que moi, il vous dirait que nous ne voulons pas la destruction du capital, cette prétention stupide que l'on nous impute, comme si vraiment nous manquions de sens commun. Est-ce que nous, collectivistes, nous voulons détruire le capital? Allons donc! Nous voulons le conserver, nous voulons l'accroître, mais nous voulons l'accroître et le conserver au profit de tous et de chacun dans la collectivité, et non pas au profit de quelques-uns seulement, comme cela se passe aujourd'hui.

Ce n'est pas moi qui ai parlé de nouveaux riches tout à l'heure, ce n'est pas moi qui ai parlé le premier des spéculateurs, dont vous connaissez le nombre et toutes les ruses diverses, ce n'est pas moi qui ai parlé le premier des intermédiaires, de ces filières infinies de gens qui, ne produisant rien, trouvent cependant le moyen de profiter de la détresse des autres.

Nous autres collectivistes, nous voulons grouper tous ces capitaux, nous voulons organiser toutes les énergies, et, mon cher collègue monsieur Hervey, vos dénégations n'empêcheront pas le progrès. Ne redoutez point qu'il survienne, car il sera à votre bénéfice, au bénéfice même des plus puissants d'entre nous, qui, ne profitant pas de l'expérience, se croient encore à l'abri des méfaits de la société actuelle et qui, en réalité, ne peuvent avoir de sécurité que dans l'institution du régime collectiviste, producteur de ressources infinies, répartiteur à chacun intégralement selon ses besoins.

Je disais donc qu'avant de voter la loi, vous allez vous préoccuper tout d'abord de connaître les répercussions qu'elle ne peut manquer d'avoir, si vous la votez, sur la cherté de la vie.

Messieurs, nous sommes bien d'accord que ce pays ne peut se relever, ne peut utiliser sa noblesse, sa générosité, son entraînement, son courage, qu'à la condition qu'on laisse à sa disposition les moyens de produire.

Avant de voter la loi, vous allez vous demander, en vérité, si vous n'allez pas enlever à la nation tout entière — je ne fais pas de classification — si vous n'allez pas lui enlever les moyens de production, c'est-à-dire les moyens de se relever. Voilà, monsieur le ministre, c'est bien simple. Ah! c'est peut-être trop simple, et cela ne se figure pas par des lignes géométriques ou par des raisonnements d'algèbre, mais la plupart de mes collègues ne manqueront point, avant de donner leur assentiment au projet de loi que vous venez de soutenir, de se demander ce que demain le public va penser, au cas où il serait voté, de l'énorme ascension des prix de toutes choses qui ne peut manquer d'en découler.

Et voilà pourquoi, messieurs, en mon âme et conscience, certain de contribuer à empêcher l'aggravation de la douloureuse situation actuelle, je voterai contre le projet de loi qui vous est soumis. (Très bien! très bien!)

M. le président. Messieurs, le Sénat voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à une prochaine séance? (Assentiment.)

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

Il en est ainsi décidé.

14. — DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

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

M. Le Trocquer, ministre des travaux publics. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, de M. le ministre des finances et de M. le ministre du commerce et de l'industrie, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la création d'un office de vérification et de compensation en application de la partie X (clauses économiques) du traité de Versailles du 28 juin 1919.

M. Millès-Lacroix, président de la commission des finances. Nous demandons le renvoi à la commission des finances.

M. le président. S'il n'y a pas d'observation, le projet de loi est renvoyé à la commission des finances. (Adhésion.)

Il sera imprimé et distribué.

15. — DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Maurice Colin, Cuttoli et Etienne une proposition de loi ayant pour objet de rendre applicables aux magistrats de la cour d'appel d'Alger et des tribunaux de première instance de l'Algérie les règles applicables aux magistrats de la métropole en ce qui concerne la discipline, le déplacement et la mise à la retraite d'office.

Cette proposition est renvoyée à la commission, nommée le 26 novembre 1915, relative aux réformes que comporterait la situation de l'Algérie.

Elle sera imprimée et distribuée.

J'ai reçu de M. Cuttoli une proposition de loi sur l'institution d'un conseil colonial algérien.

La proposition de loi sera imprimée et distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la même commission.

16. — DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Félix Martin une proposition de résolution tendant à la création d'une commission du travail et des mines.

Je propose au Sénat de renvoyer cette proposition de résolution à la commission, nommée le 10 février 1920, relative à la nomination de diverses commissions annuelles.

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

Il en est ainsi décidé.

La proposition sera imprimée et distribuée.

17. — CONGÉ

M. le président. M. Flaissières s'excuse de ne pouvoir assister à la prochaine séance et demande d'urgence un congé de quelques jours.

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

Le congé est accordé.

18. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Je rappelle au Sénat qu'il avait précédemment fixé au vendredi 13 février la discussion des interpellations de MM. Lucien Hubert et Lebrun sur l'aide

des colonies dans la crise économique de la métropole.

Le Sénat entend-il continuer demain la discussion commencée aujourd'hui? (Oui? oui?)

Dans ces conditions, je dois faire connaître au Sénat que les interpellateurs demandent, d'accord avec M. le ministre des colonies, que leurs interpellations soient renvoyées au jeudi 19.

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

Il en est ainsi décidé.

Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance :

Tirage au sort des bureaux ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

A quelle heure le Sénat entend-il tenir sa séance de demain?

Voix nombreuses. Quatorze heures et demie.

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

En conséquence, le Sénat se réunira demain vendredi 13 février, à quatorze heures et demie.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures et demie.)

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... *

3031. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1920, par M. Bouveri, sénateur, demandant à M. le ministre des pensions si les ayants droit d'un militaire du train des équipages décédé des suites d'une maladie contractée en service et pour laquelle il a été évacué, le 22 juin 1915, ont droit au complément de pécule de 4,000 fr.

3032. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1920, par M. Morand, sénateur, demandant à M. le ministre des pensions si un exempté de la classe 1911, ayant été récapulé en décembre 1914, a droit aux primes mensuelles à partir du jour de son incorporation ou seulement après deux années représentant la durée du service qu'il aurait fait dans l'armée active.

3033. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Pierre Marraud, sénateur, demandant à M. le ministre des pensions le nombre de pensions d'invalidité liquidées depuis la promulgation de la loi du 31 mars 1919, en

distinguant : a) les revisions de pensions ou transformations de gratifications en pensions ; b) les liquidations nouvelles. — Le nombre des pensions de veuves ou d'orphelins liquidées depuis la même date, en distinguant : a) les revisions de pensions ; b) les liquidations nouvelles, le nombre des allocations d'ascendants liquidées depuis la même date. — Pour ces mêmes catégories et pour la même période : a) le nombre de pensions concédées ; b) le nombre de titres définitifs remis aux intéressés.

3034. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un colonel peut, de son autorité, réquie à six jours la permission de dix jours à laquelle les soldats de la classe 1918 ont droit.

3035. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Landrodie, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un adjudant rengagé, classe 1914, a droit à la haute paye supplémentaire de 120 fr. par mois, allouée à tous les militaires servant au delà de la durée légale en vertu d'un contrat (loi du 29 juillet 1919).

3036. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Landrodie, sénateur, demandant à M. le ministre de l'intérieur de modifier le règlement d'administration publique du 26 décembre 1875, relatif à l'indemnité kilométrique allouée aux délégués sénatoriaux, indemnité devenue insuffisante, et d'étendre le bénéfice des dispositions nouvelles aux électeurs sénatoriaux de droit, à l'exception des membres du Parlement.

3037. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de l'instruction publique pourquoi un instituteur — retraité le 13 avril 1918 (promu à la 1^{re} classe en novembre 1917) — n'a pas encore reçu comme ses collègues en fonctions, payés en février 1919, les annuités de sa promotion pour 1914-1915-1916, et pourquoi on le met dans la perspective de ne pouvoir faire reviser sa retraite pour profiter de la loi du 5 septembre 1919.

3038. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 février 1920, par M. Lémery, sénateur, demandant à M. le ministre des finances pour quelles raisons les receveurs particuliers des finances ne peuvent produire cette année les états indiquant leurs frais de personnel et de bureau pour la fixation des forfaits accordés à ces fonctionnaires pour leurs frais de gestion de 1919 et 1920 et à quelle époque ces forfaits pourront être fixés et payés.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

2951. — M. Roustan, sénateur, demande à M. le ministre de la marine quelles mesures ont été prises pour indemniser les patrons pêcheurs, mobilisés dès le début de la guerre, et dont les bateaux, laissés par suite à l'abandon, sont désormais hors d'usage. (Question du 23 janvier 1920).

Réponse. — L'indemnisation des patrons pêcheurs mobilisés au début de la guerre et dont les bateaux laissés par suite à l'abandon, sont désormais hors d'usage, concerne le sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande.

La marine militaire n'est intervenue que pour prêter son concours à la réparation des bateaux de pêche, n'ayant à sa charge que la solde des marins comprenant les équipes de charpentiers envoyées dans les différents ports de pêche ; toutes les autres dépenses afférentes aux travaux étaient supportées par la marine marchande. Ce concours a pris fin à la date du 1^{er} février 1919.

2954. — M. Fourment, sénateur, demande à M. le ministre des pensions pourquoi les majorations pour enfants ne sont pas accordées aux blessés de guerre qui, en vertu du décret du 18 juin 1919, viennent de recevoir leur titre provisoire de pension, les anciens militaires, titulaires d'une pension délivrée sous le régime de la loi de 1831 étant autorisés à échanger leur titre contre un nouveau titre provisoire établi sur le taux fixé par la loi du 31 mars 1919 et bénéficiant des majorations pour enfants. (Question du 26 janvier 1920.)

Réponse. — Le décret du 18 juin 1919 a pour but de mettre les militaires présentés devant une commission de réforme en possession, dans le plus bref délai possible, d'un titre leur permettant de recevoir une allocation d'attente, ce qui eût été impossible à réaliser s'il avait fallu tenir compte des majorations pour enfants, en raison de la production des pièces d'état civil indispensables à la vérification des droits des intéressés à ce sujet.

Toutefois, la suggestion de l'honorable sénateur paraissant des plus justifiées, le ministre en a décidé la mise à l'étude immédiate en vue de sa réalisation pratique.

2955. — M. de Lubersac, sénateur, demande à M. le ministre des régions libérées si les intérêts impayés des emprunts hypothécaires contractés avant la guerre dans les régions libérées sont immédiatement exigibles ou si le débiteur peut bénéficier pour ces intérêts de la prorogation sans frais, pour une durée correspondante à l'interruption de la jouissance établie par l'article 10 de la loi du 17 avril 1919. (Question du 26 janvier 1920).

Réponse. — La prorogation établie par l'article 10, paragraphe 6, de la loi du 17 avril 1919, paraît ne s'appliquer qu'à l'exigibilité du capital. Elle peut d'autant moins s'appliquer aux intérêts que l'allocation par l'Etat des intérêts, à compter du 11 novembre 1918, sur la part de l'indemnité représentant la perte subie, a précisément ou en grande partie pour objet d'aider les sinistrés à faire face au paiement des intérêts des dettes qu'ils pouvaient avoir.

Le sinistré peut au surplus, toujours invoquer l'article 3 de la loi du 23 octobre 1919 sur la cessation des hostilités, d'après lequel les tribunaux peuvent en toute matière accorder aux débiteurs des délais de grâce en vertu de l'article 124 du code civil.

2963. — M. le ministre de l'instruction publique fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à la question posée, le 27 janvier 1920, par M. Joseph Loubet, sénateur.

2973. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur si une décision prise par la commission supérieure des allocations, en date du 23 janvier 1918, doit être considérée comme irrévocable, et si, après la circulaire ministérielle du 26 avril 1918, les commissions cantonales n'auraient pas dû accorder le bénéfice de l'allocation aux femmes de sous-officiers n'ayant pour vivre que la solde de leur mari. (Question du 27 janvier 1920.)

Réponse. — M. le ministre de l'intérieur fait connaître à l'honorable sénateur, en réponse à sa question du 27 janvier 1920 : 1^o que la loi fixant cessation des hostilités, promulguée au Journal officiel du 24 octobre 1919, a mis terme à la faculté d'appel contre toute décision des commissions d'allocations militaires ; 2^o que la circulaire du 26 avril 1918 a attiré l'attention des commissions sur la légitimité du cumul de la solde du militaire de carrière avec l'allocation de sa famille, mais en maintenant dans son intégralité le droit d'appréciation des commissions.

2979. — M. Catalogne, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre quel est le point de départ de la période de six mois pendant laquelle l'allocation militaire est due au père d'un soldat démobilisé, classe 1914, rapatrié à l'étranger, lorsqu'un délai s'est écoulé

entre la date de démobilisation de la classe 1914, 22 août 1919, et la date de démobilisation effective, 27 octobre 1919, date où est parvenu l'ordre d'embarquement du soldat qui retournait en Amérique. (Question du 29 janvier 1920.)

Réponse. — Le ministre de l'intérieur a l'honneur de faire savoir à l'honorable sénateur que l'article 5 de la loi du 30 septembre 1919 fixe le point de départ de la période de six mois du taux dégressif de l'allocation « au jour de la cessation de la présence effective du militaire sous les drapeaux ».

2980. — M. Louis Soulié, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur si des mesures ont été envisagées pour faciliter aux délégués sénatoriaux l'exercice de leur mandat et pour adapter aux conditions de la vie l'indemnité prévue par la loi en leur faveur. (Question du 29 janvier 1920.)

Réponse. — 1^o D'accord avec M. le ministre des travaux publics, toutes les mesures ont été prises à l'occasion des dernières élections sénatoriales pour que les trains express s'arrêtent à certains points en vue de faciliter le déplacement des délégués sénatoriaux ; il a même été créé des trains spéciaux à cet effet ; 2^o le relèvement de l'indemnité prévue par la loi a bien été envisagé, mais il n'a pas paru qu'il y ait lieu d'y donner suite en raison des charges actuelles du Trésor.

Néanmoins, pour les délégués des régions libérées, il a été admis que cette indemnité pourrait être calculée non de la commune où a eu lieu l'élection, mais du lieu de refuge du délégué.

2981. — M. Louis Soulié, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si des mesures ont été envisagées pour que les engagés de quatre ans de la classe 1919, qui, par suite de leur engagement sont allés au front, soient démobilisés avec leur classe. (Question du 29 janvier 1920.)

Réponse. — Réponse négative.

2987. — 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 la question posée, le 31 janvier 1920, par M. Goy, sénateur.

2988. — 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 la question posée, le 31 janvier 1920, par M. Perreau, sénateur.

2989. — 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 la question posée, le 31 janvier 1920, par M. Perreau, sénateur.

2992. — 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 la question posée, le 3 février 1920, par M. Chastenet, sénateur.

Rectification

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

M. de Lavrignais, porté au Journal officiel du 7 février comme « n'ayant pas pris part au vote » dans le scrutin n° 1, après pointage sur l'amendement de M. Tourou au projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à l'avance de l'heure durant l'année 1920, déclare que son intention était de voter « pour ».