

## SÉNAT

Session ordinaire de 1920.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 12<sup>e</sup> SÉANCE

Séance du vendredi 13 février.

## SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse.
3. — Tirage au sort des bureaux.
4. — Dépôt d'une proposition de loi de M. Félix Martin, tendant à la création d'asiles-maternités pour les filles-mères. — Renvoi à la commission d'initiative. — N° 41.
5. — 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 :  
Suite de la discussion générale : MM. Perchot, Gustave Rivet, Farjon, Dominique Delahaye, Coignet, Claveille, de Lubersac, Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics ; Simonet, Marcel Donon, Gaston Menier et Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances.  
Vote du passage à la discussion des articles.  
Demande de renvoi de la discussion. — Rejet.  
Art. 1<sup>er</sup> :  
Amendement de M. Dominique Delahaye : M. Dominique Delahaye.  
Renvoi de la suite de la discussion de l'amendement au lendemain.
6. — Dépôt, par M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics, au nom de M. le ministre de l'intérieur, d'un projet de loi, adopté par la Chambre de députés, tendant à autoriser la ville de Paris à emprunter une somme de 400 millions de francs. — Renvoi à la commission d'intérêt local et, pour avis, à la commission des finances. — Fasc. 4, n° 4.
7. — Renvoi, pour avis, à la commission des finances :  
1° Du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser les hospices civils de Lyon à contracter un emprunt de 4 millions de francs ;  
2° Du 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.
8. — Dépôt d'un rapport de M. Henry Chéron sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modifications à la législation des pensions civiles et militaires. — N° 42.
9. — Règlement de l'ordre du jour, Fixation de la prochaine séance au samedi 14 février.

PRÉSIDENT DE M. BOUDENOOT,  
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à quatorze heures trente minutes.

## 1. — PROCÈS-VERBAL

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

Le procès-verbal est adopté.

## 2. — EXCUSE

M. le président. M. Jeanneney s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

SÉNAT — IN EXTENSO.

## 3. — TIRAGE AU SORT DES BUREAUX

M. le président. L'ordre du jour appelle le tirage au sort des bureaux.  
(Il est procédé à cette opération.)

## 4. — COMMUNICATION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Félix Martin une proposition de loi tendant à la création d'asiles-maternités pour les filles-mères.

La proposition de loi est renvoyée à la commission d'initiative.  
Elle sera imprimée et distribuée.

## 5. — SUITE DE LA DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE RELÈVEMENT TEMPORAIRE DES TARIFS DE CHEMINS DE FER

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

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

M. Perchot. Messieurs, après les rapports si remarquables qui vous ont été distribués, après les explications si nettes, le discours si probant du très distingué rapporteur de la commission des chemins de fer, il ne me paraît pas possible de combattre la nécessité d'un relèvement temporaire des tarifs de chemins de fer. L'intérêt de l'Etat, d'une part, l'obligation, d'autre part, de rétablir au plus tôt un service de transports normal, nous obligent à accepter des majorations importantes dans les tarifs. (Très bien ! très bien !)

Il me semble nécessaire toutefois d'insister sur le caractère de précarité que doit conserver le projet de réforme qui nous est soumis. L'énorme déficit que présente l'exploitation des grands réseaux depuis 1914, les insuffisances si alarmantes d'exploitation de 1920 ont, en effet, des causes très diverses. Avec l'autorité qui lui est propre, avec sa rare clairvoyance, M. le ministre des travaux publics nous a rappelé, hier, les causes principales : renchérissement du charbon, de la main-d'œuvre, etc. Mais il ne me démentira certainement pas si je lui dis qu'à ces causes s'ajoutent d'autres éléments de déficit : la désorganisation des compagnies de chemins de fer, le défaut d'activité et d'initiative qui sévit dans le haut personnel. Qu'il n'y ait sur ce point aucune équivoque. Je n'entends nullement prétendre que les compagnies de chemins de fer sont incapables de gérer avec habileté et succès leurs réseaux. Nous savons tous combien était satisfaisante l'exploitation des voies ferrées avant la guerre. C'est sur nos réseaux que les trains circulaient avec la vitesse maxima, vitesse plus grande qu'en Angleterre, qu'en Amérique et partout ailleurs. Nous avons tous admiré l'exécution si prompte et si sûre de la mobilisation ; elle était due en grande partie, précisément, à cette excellente organisation de nos compagnies de chemins de fer. Au cours des hostilités, ces compagnies et leur personnel ont montré un dévouement à toute épreuve et exécuté des transports qui paraissaient au-dessus des possibilités de leur organisme.

Mais ce juste hommage étant rendu, comment ne pas reconnaître que, depuis l'armistice, une sorte de découragement a atteint les directions des compagnies de chemins de fer, découragement qui leur a enlevé une grande partie de leurs qualités d'initiative et d'action. M. le ministre nous a dit qu'il y avait là une crise d'autorité :

on peut dire aussi, peut-être, crise de confiance en soi, crise d'activité. Certainement, dans les insuffisances de rendement, dans le déficit que nous constatons, aux causes matérielles d'augmentation de toutes choses, que les chemins de fer subissent comme toutes les autres industries, s'ajoutent d'autres qui tiennent à des éléments moraux, à certaines insuffisances de direction et d'administration des compagnies.

Et maintenant, M. le ministre et les personnes les plus autorisées nous demandent de relever les tarifs et de les majorer de façon à couvrir le déficit total, quelles qu'en soient les causes.

A la rigueur, j'y consentirais, parce qu'il importe de venir au secours de nos finances et d'accroître les recettes des compagnies de chemins de fer, puisque l'Etat, par la garantie d'intérêts, y contribue en cas d'insuffisance. Mais ce n'est pas sur cette insuffisance que je vais m'arrêter et je me permets d'appeler l'attention du Sénat, du Gouvernement, sur un autre aspect de la réforme : je veux parler de l'unification des tarifs. On ne vous l'a pas caché : la réforme actuelle est liée à une question tout à fait distincte, très complexe, d'initiative administrative et gouvernementale, celle de l'unification des tarifs. Puisque M. le ministre des travaux publics a pris comme base du relèvement de 115 p. 100 les récents prix unifiés, qu'il a seul le droit d'homologuer, et auxquels il vous propose d'appliquer cette majoration de 115 p. 100, il ne s'étonnera pas que nous exerçons un droit de regard sur la manière dont cette unification a été faite comme sur la manière dont la majoration y est appliquée.

Ici encore, je veux éviter tout malentendu. Je ne suis pas de ceux qui contestent l'opportunité de l'unification des tarifs : je connais trop les doléances du commerce et de l'industrie et les difficultés d'application des anciens tarifs si complexes, en particulier du fameux livret Chaix, avec ses centaines de tarifs et ses 1,800 pages.

Jusqu'ici, en effet, chacun de nos réseaux appliquait au calcul du prix de transport des marchandises : 1° un tarif général à taux élevé, selon la nature des marchandises et la distance parcourue ; 2° une trentaine de tarifs spéciaux comportant d'importantes réductions de prix selon la nature des marchandises et, aussi, selon l'importance du parcours ; 3° quelques tarifs spéciaux d'un ordre plus particulier visant les marchandises en transit et les marchandises d'exportation ; 4° des tarifs de gare à gare, prix fermes ou prix forfaitaires, faisant bénéficier de véritables faveurs certaines marchandises destinées à être transportées de telle région à telle autre.

Ces différents tarifs se divisaient, en théorie, en tarifs petite vitesse (P. V.) et en tarifs grande vitesse (G. V.). Il y avait en outre superposition de tarifs applicables d'un réseau sur l'autre de sorte que, chose anormale et vraiment inadmissible, les mêmes marchandises étaient taxées de façon différente d'un réseau à l'autre. Les groupements pour lesquels ces tarifs spéciaux avaient été faits, différaient aussi d'un réseau à l'autre et, pour des groupements similaires, les prix d'application étaient encore différents. Aussi, lorsqu'une marchandise passait d'un réseau sur un autre, il y avait complication réelle dans la détermination du prix de transport par application de ces tarifs différents.

Il était, en réalité, très difficile et même presque impossible pour les commerçants et les industriels non initiés de distinguer les prix s'appliquant à leurs marchandises parmi la multiplicité des tarifs. Rien que pour la petite vitesse (tarif P. V.), il y avait environ 30 tarifs par réseau, soit, pour 8 réseaux, 240 tarifs, indépendamment, des

autres tarifs spéciaux dont je parlais tout à l'heure.

J'estime donc qu'il convient de féliciter M. le ministre Clavelle, dont chacun s'accorde à reconnaître la compétence éprouvée, d'avoir voulu, selon sa propre expression, s'atteler à cette besogne ingrate, de réduire le livre Chaix de 1,800 à 30 pages et d'y simplifier tous les tarifs. La pensée était évidemment excellente, l'œuvre difficile à entreprendre et l'on ne peut que le louer de son courage et de son initiative.

En principe, je le répète, le commerce et l'industrie sont acquis à une réforme qui doit simplifier les tarifs des différents réseaux et les rendre en particulier applicables aux transports en Alsace et en Lorraine, et les mettre mieux en rapport avec les exigences de notre situation économique actuelle. Car, il faut bien le dire, les conditions de transport sont maintenant différentes de ce qu'elles étaient avant la guerre.

De même que les positions respectives des différentes nations se sont trouvées complètement modifiées au point de vue financier, de même les courants commerciaux à l'intérieur et à l'extérieur du pays, sont tout à fait changés. On peut en avoir un exemple pour le réseau du Nord, qui, avant la guerre, était chargé de distribuer à l'intérieur du pays et de conduire aux ports et aux gares frontières, pour l'exportation, les productions de cette région riche et opulente entre toutes et qui, maintenant, ne suffit plus à faire venir de nos régions du Centre et du Midi, de nos ports et de nos gares frontières, les marchandises nécessaires à la reconstitution des régions dévastées.

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Très bien !

M. Perchot. Il y a donc un changement certain, évident, dans l'importance, dans la distribution des courants économiques et des transports à l'intérieur du pays, et ce changement justifie évidemment une modification des conditions de transport et en particulier des tarifs.

Je me déclare donc hautement d'accord avec les organisations commerciales, avec les groupements industriels, pour demander l'unification des tarifs des chemins de fer, tout au moins leur simplification, et, en tout cas, leur adaptation aux nouvelles conditions économiques.

Mais, messieurs, l'unification est une réforme de réalisation si difficile qu'elle devrait, à mes yeux, être poursuivie en dehors de tout autre objet. (Très bien ! très bien !) Or, le Gouvernement a voulu qu'à la question d'unification se rattachât une majoration de salaire, à mon avis, c'est ce qui a déformé le principe de sa réforme et ce qui a rendu l'unification d'une application difficile et peut-être dangereuse.

Il était possible, par exemple, de prendre comme base, pour chaque tarif spécial unifié, la moyenne des tarifs correspondants dans les huit réseaux et de cette façon, on pouvait réduire de sept huitièmes le nombre des tarifs. Il suffisait de prendre un tarif commun pour l'ensemble des réseaux, par catégorie de marchandises. Mais les compagnies et le ministre des travaux publics ont conçu une manière toute différente de pratiquer l'unification.

Ils entendent qu'elle aboutisse à un supplément de recettes, c'est-à-dire à un premier relèvement des prix des transports, et c'est cette exigence, étrangère à l'unification, qui en a déformé le principe et changé singulièrement les conditions d'application.

D'ailleurs, messieurs, jamais les principes sur lesquels cette majoration, liée à l'unification, était établie, n'ont été exposés clairement au commerce, jamais non plus ils n'ont été exposés au public et en particulier au Parlement. Nous les constatons,

mais nous n'avons jamais connu leurs causes ni les raisons qui les justifiaient.

M. Dominique Delahaye. Très bien !

M. Perchot. Il en est résulté, messieurs, des inégalités énormes dans les aggravations des prix de transport de certaines marchandises considérées cependant comme particulièrement intéressantes et je dirai même que les majorations sont d'autant plus importantes que les marchandises étaient plus intéressantes, parce que c'était cet intérêt qui, justement, avait été la raison principale, je devrais dire la seule, de l'abaissement des tarifs correspondants ; par l'unification, ce sont celles-là qui subissent la plus grande majoration. (Très bien !) Il y a là un danger réel : les marchandises les plus nécessaires sont celles qui, par l'unification, sont le plus fortement atteintes en général. (Très bien !)

Aucun maximum ne paraît avoir été préalablement fixé pour cette augmentation et de là vient, sans doute, que des mesures d'unification entraînent souvent des majorations de 100, de 200 p. 100. Il n'est donc pas étonnant qu'en fin de compte on trouve des augmentations de 6 à 700 p. 100, parce que, aux premières augmentations de 100 à 200 p. 100, on applique maintenant une nouvelle augmentation de 115 p. 100.

Voulez-vous que nous précisions ? Prenons une marchandise dont le transport coûtait 100 avant l'unification et qui, par l'unification, se trouve majorée de 100. Il ne serait pas difficile d'en indiquer. Nous en avons toute une liste : c'est le cas général. Nous verrons tout à l'heure, d'ailleurs, quelle était la moyenne.

Donc, une marchandise dont le transport coûtait 100 et qui, par suite de l'unification, se trouve majorée de 100, arrive à un prix de 200. A ce prix de 200, ajoutez maintenant la majoration de 115 p. 100, soit par conséquent 230, nous arrivons à un total de 430. Si vous en déduisez les 100 du début, il reste 330.

Une simple majoration de 100 dans l'unification va donc amener, de par l'application de la loi, une majoration définitive de 330. Le transport d'une marchandise qui coûtait 100 fr., par la majoration de 100 p. 100 dans l'unification et par l'application de la loi, va, maintenant, en coûter 430. Si vous envisagez une marchandise qui, par l'unification, se trouve majorée de 200, vous arriverez, par la nouvelle application de ces 115 p. 100, à 645. On peut dire que, de par l'application de la loi, la majoration définitive est en progression géométrique par rapport aux majorations dues à la seule unification.

Il y a là, dans certains cas, des dépassements vraiment inadmissibles.

Il ne paraît pas davantage qu'aucun principe ait été posé dans la taxation différentielle des diverses marchandises. C'est ainsi que la viande sur pied se trouve surtaxée d'une façon considérable, alors que la viande abattue n'est guère surtaxée que de moitié. On peut se dire que, dans ce cas particulier, on a voulu pousser à la constitution d'abattoirs régionaux pour ne favoriser que les expéditions de viande abattue. L'initiative est bonne, l'idée est excellente, mais la réalisation en sera longue et, en attendant, ce seront surtout les viandes sur pied que l'on transportera et qui supporteront, par conséquent, les majorations les plus considérables.

A ces remarques s'en ajoutent d'autres. On ne distingue réellement pas les raisons qui ont pu faire exclure des tarifs spéciaux certaines marchandises de consommation courante, pour les renvoyer à l'application du tarif général.

Là encore, il en résulte, pour ces marchandises, une majoration considérable : les cargaisons de viande salée d'Amérique,

qui nous arrivent des ports de l'Atlantique, notamment de Saint-Nazaire, vont subir, pour venir à Paris, une majoration de plus de 500 p. 100 du prix de transport initial. Ce sont cependant des denrées nécessaires à l'alimentation populaire.

Je demanderai aussi à M. le ministre des travaux publics pourquoi il exclut du bénéfice des nouveaux tarifs spéciaux les marchandises transportées sous faible tonnage, car, en faisant l'unification, on n'a pas seulement unifié, on n'a pas seulement majoré les prix, on a élevé le minimum au-dessus duquel les tarifs spéciaux seront applicables ; et les conséquences de cette mesure sont graves.

Par exemple, la tonne de riz, qui, avant l'unification des tarifs, coûtait, pour le transport de Marseille à Paris, 23 fr. 75, coûtera désormais 156 fr. 70, soit un pourcentage de majoration de 560 p. 100.

A-t-on bien remarqué, messieurs, que cette exigence du tonnage minimum pour l'application des tarifs spéciaux exclut de leur bénéfice le petit commerce, la petite industrie ainsi que les particuliers. Elle met le petit commerce dans une situation très défavorable vis-à-vis des grands magasins, car il ne peut s'alimenter en recevant des centaines de tonnes. Il lui faut donc payer aux chemins de fer, pour les marchandises qui lui sont expédiées, des frais représentant cinq à six fois ceux que déboursent les grands magasins. Est-ce là une réforme vraiment démocratique ?

M. Dominique Delahaye. Oh non !

M. Perchot. Je dirai volontiers que c'est tout le contraire !

Est-il admissible que nos paysans payent les transports deux à trois fois plus cher que les commerçants en gros parce qu'ils ne peuvent faire leurs expéditions qu'en tonnage réduit ? Est-il admissible que nos petits commerçants, anciens démobilisés pour la plupart, et auxquels on s'intéresse tant...

M. Dominique Delahaye. Très bien !

M. Perchot. ... soient, dans la reprise de leurs affaires, tellement défavorisés par rapport aux grands magasins ?

Je me demande si ce n'est pas là un des inconvénients sérieux du texte qui nous est proposé.

Je me suis promis d'être bref : les considérations techniques fatiguent toujours l'attention d'un auditoire. (Parlez ! parlez !) Je ne veux plus faire que les deux constatations suivantes.

Les tarifs spéciaux concernant les transports en transit et ceux relatifs aux marchandises destinées à l'exportation sont supprimés. C'est vouloir la disparition du grand transit sur notre territoire : les transports d'Angleterre et d'Italie seront portés à passer par la Belgique et la Suisse, malgré le change.

M. Dominique Delahaye. Evidemment.

M. Perchot. D'autre part, en supprimant les réductions pour les transports d'exportation, on peut gêner considérablement certaines de nos industries qui, avant la guerre, se défendaient déjà péniblement contre la concurrence étrangère. Je sais bien, monsieur le rapporteur, qu'il existe une réduction de 10 p. 100 sur le tarif spécial appliqué à ces marchandises qui vont à nos ports et à nos gares-frontière ; mais je me demande si cette réduction de 10 p. 100 est suffisante pour permettre à certaines industries d'exportation de se maintenir et de lutter contre les industries étrangères. D'ailleurs, que ferez-vous si des états étrangers, la Belgique, par exemple, pour nous concurrencer, diminuent les tarifs de transport pour certaines marchandises, alors que vous aurez élevé les

vôtres, et rien ne les en empêchera ? Il y a encore là, messieurs, un danger.

Je ne parlerai que pour mémoire de la suppression des prix fermes ou prix forfaitaires de gare à gare. Cependant, certaines industries régionales se sont développées parce qu'elles étaient assurées de prix de transport réduits pour l'écoulement de leur production. En supprimant brusquement les avantages qui avaient été à la base de leur installation et de leur organisation, vous pouvez les gêner de telle façon qu'elles soient obligées de fermer leurs portes. Il y a là encore un inconvénient d'intérêt général.

En définitive, si l'on s'en tient aux déclarations faites par M. le ministre Claveille à la Chambre des députés, le 31 décembre, la majoration moyenne résultant de l'unification des tarifs homologués jusque-là était de 41 p. 100.

Voyons la répercussion de cette majoration moyenne de 41 p. 100, à laquelle on va appliquer la nouvelle majoration de 115 p. 100. Prenons une marchandise dont le prix ancien, avant mars 1918, était 100. La majoration moyenne résultant de l'unification ajoute à ce prix 41. Nous avons voté, en mars 1918, une majoration moyenne de 25 p. 100. Nous allons maintenant appliquer une majoration de 115 p. 100 sur le prix nouveau du tarif : 141. Cette majoration de 115 p. 100 sur 141 nous donne 162.15 ; de sorte que, en partant de 100 et en tenant compte de la majoration moyenne résultant de l'unification, nous arrivons à 328.15. Ainsi, messieurs, le seul fait de donner comme base au relèvement soumis à vos délibérations les tarifs récemment unifiés, homologués par le ministre des travaux publics en vertu de son propre droit, homologués, pouvons-nous dire, par mesure administrative, porte la majoration moyenne à 328 p. 100 ; et il ne s'agit là que d'une moyenne. On n'est pas surpris, en voyant ce chiffre, des exhausséments que l'on constate dans d'autres cas ; il ne justifie que trop les majorations exceptionnelles de 500 et 600 p. 100 qui nous sont indiquées. Je conclus qu'il est fâcheux de voir lié le relèvement des tarifs de chemins de fer à l'unification des tarifs. Il est plus fâcheux encore que l'unification ait été décidée en vue d'une majoration. Il est profondément regrettable que ces deux réformes conduisent à des résultats obscurs, troublants et qui, dans certains cas, peuvent nuire à l'intérêt général.

Comme je vous le disais tout à l'heure, il est à remarquer, messieurs, que les relèvements les plus sérieux portent précisément sur les marchandises particulièrement intéressantes : denrées alimentaires destinées au petit commerce et aux classes laborieuses, matières premières expédiées aux usines et aux manufactures, produits fabriqués en vue des marchés étrangers, dont l'exportation est à l'heure actuelle si nécessaire.

N'est-il pas à craindre que ces aggravations désordonnées de tarifs ne réduisent à l'excès nos transports ? Certains courants commerciaux d'utilité publique vont être singulièrement gênés, peut-être arrêtés ; l'activité de nos ports risque d'être diminuée. Telles sont les conséquences à peu près certaines de la majoration globale qui va résulter de l'unification des tarifs et de l'application à ces tarifs unifiés de la majoration de 115 p. 100.

Je sais bien que nos chambres de commerce et nos organisations agricoles et industrielles ont adhéré à l'unification ; mais on peut se demander si elles étaient bien au courant des conséquences de cette unification. A ce moment-là, elles pouvaient ne pas se douter que, plus tard, on allait, à ces majorations, appliquer une nouvelle majoration de 115 p. 100.

D'ailleurs, quelques-unes d'entre elles protestent contre ces majorations successives portant sur les majorations antérieures. Je n'entrerai pas, messieurs, dans le détail de ces protestations, je me borne à en résumer l'esprit.

Les producteurs français s'inquiètent de voir se développer peu à peu, en ce pays, une politique de restrictions dont la véritable raison est peut-être qu'il est plus aisé de réduire et de supprimer que d'intensifier.

Au lieu d'assurer, par des mesures prévoyantes, l'approvisionnement de nos usines et de nos manufactures en charbon, on restreint la consommation. De même, on ne favorise d'aucune façon le ravitaillement de nos usines en matières premières ; bien au contraire, on tend à le restreindre. Le premier remède qu'on nous propose à la crise des transports, c'est une élévation des tarifs qui, certes, n'est pas faite pour accroître et pour faciliter ces transports.

C'est une politique contraire que la plupart des chefs de travail dans ce pays désiraient voir s'affirmer. Ils voudraient que tout un ensemble de mesures prises par le Gouvernement et le Parlement tendissent à faciliter la circulation des marchandises, comme à en développer la production (*Très bien !*), car ils estiment, et ils n'ont peut-être pas tort, que c'est par une activité accrue et par une production plus grande et plus intense que nous trouverons les moyens de couvrir nos déficits budgétaires.

Voilà donc quelques suggestions imposées par le projet qui nous est soumis.

Cependant, le Gouvernement, et je dirai volontiers les plus autorisés d'entre nous, vous demandent de voter sans modification le projet de loi déjà adopté par la Chambre des députés.

Nous le voterons peut-être ; mais, pour ma part, je ne le ferai qu'avec les plus expresses réserves. Nous exigerons dans la loi un minimum de garantie pour que la réforme n'apporte pas une trop grande perturbation dans notre industrie et dans notre agriculture. Pour cela, des amendements peuvent être nécessaires. Ils constitueraient une sauvegarde contre des appréciations peut-être partiales des compagnies contre des négligences de bureaux et des erreurs toujours possibles.

Même amendée, la réforme présentera encore de sérieux inconvénients ; aussi faut-il que soit nettement précisé son caractère temporaire.

La discussion, que je ne fais qu'esquisser aujourd'hui, devra être reprise un jour prochain. Nous aurons à examiner avec soin la situation des compagnies, leur déficit d'exploitation, à faire la part qui revient dans ce déficit aux différentes causes, en particulier à celle de la majoration du prix de toutes choses.

Il faudra enfin que des mesures soient prises pour donner toute satisfaction à la production industrielle et agricole, pour faciliter son développement et non pas pour le restreindre, comme je crains que la loi actuelle nous y conduise. (*Vifs applaudissements.*)

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

M. Gustave Rivet. Messieurs, lorsque le nouveau cabinet a été formé, j'ai demandé à interpellier M. le ministre des travaux publics sur la crise des transports.

Il m'a demandé d'ajourner ma question jusqu'au moment où, devant vous, viendrait l'étude du projet de relèvement des tarifs. J'y ai bien volontiers consenti, mais, à l'heure où je monte à la tribune, la plupart des choses importantes ayant trait à ma question ont déjà été dites par les éloquentes orateurs que vous avez entendus.

J'avais l'intention, tout d'abord, de parler de la vie chère. Or la question a été traitée

par mon ami M. Jénouvrier ; elle vient de l'être encore dans l'excellent discours de mon ami M. Perchot. Qu'aurais-je à ajouter ?

Je voulais examiner devant vous cette question, surtout au point de vue de la classe moyenne, celle qui n'a pas bénéficié d'augmentations de salaires. Vous savez combien, à l'heure présente, il est difficile de s'alimenter, particulièrement dans les villes, et à quels prix la partie la plus modeste de la classe moyenne, la petite bourgeoisie parisienne, par exemple, peut se procurer les vivres indispensables.

M. Gaudin de Villaine. Ce sont les nouveaux pauvres.

M. Gustave Rivet. Ce sont les nouveaux pauvres, comme vous le dites très bien, et ce ne sont pas les moins intéressants.

M. Gaudin de Villaine. Assurément !

M. Gustave Rivet. Ils pouvaient avoir, pour apporter un certain allègement à la difficulté de la vie, la ressource des colis postaux ; il était pratique de se faire envoyer de la campagne des colis postaux de 5 ou de 10 kilogr. ; ils apportaient dans la famille un supplément très appréciable de ravitaillement. Depuis de nombreux mois, les compagnies ont refusé d'accepter l'envoi de colis postaux, il faut expédier ce petit ravitaillement par les messageries qui coûtent, avant même le relèvement des tarifs, trois ou quatre fois plus que le colis postal.

Je prends un autre exemple : celui du vin. Hier, avec beaucoup d'à-propos, notre collègue M. Sarraut a montré que, pour l'expédition isolée des petits fûts, l'augmentation irait de Perpignan à Paris, jusqu'à 52 fr. par pièce. On promet bien que, quand on chargera un wagon complet, l'augmentation ne sera pas aussi considérable, mais seuls les grands marchands pourront faire de tels chargements.

Sans revenir sur le trafic, inouï, révoltant, qui a eu lieu pendant trois ou quatre ans, sur les wagons-réservoirs...

M. Gaudin de Villaine. Très bien !

M. Gustave Rivet. ...il serait très important, pour les nouveaux pauvres, de pouvoir recevoir une ou deux pièces, en un mot, de petits fûts. Si les compagnies ne veulent pas accepter ces transports minimes, on sera obligé de s'adresser aux marchands en gros, aux intermédiaires, et vous savez quelle part de bénéfice retient l'intermédiaire !

Au point de vue des denrées, pour que le coût de la vie diminue, il faudra donc, de toute nécessité que les compagnies, comme avant la guerre, acceptent à bureaux ouverts tous les envois, si minimes soient-ils, il faudra qu'on puisse expédier, de tous les côtés, de la campagne dans les villes, les productions agricoles.

Je vais dire un mot du petit commerce et de la petite industrie.

La question des transports, c'est la clé de la rénovation économique du pays ; et, si l'on continuait, même après les majorations que vous proposez, à ne pouvoir ni recevoir de matières premières, ni envoyer les produits fabriqués, la prospérité économique du pays ne saurait renaître.

Je causais récemment avec un petit ferblantier, qui occupe une quinzaine d'ouvriers, des démobilisés, qu'il a repris dans son atelier. Il me disait : « Je les paye, mais je ne vais plus pouvoir continuer, je n'ai pas de matières premières. Récemment j'ai pu obtenir trois feuilles de zinc ; il y en a eu pour une demi-heure de travail. Dois-je renvoyer mes ouvriers ? Dois-je fermer ma maison ? De quelque façon que ce soit, si cela dure ainsi, c'est la ruine. »

Un autre, qui avait quelques matières premières pour fabriquer, était dans l'impossibilité de répondre à ses commandes et

d'expédier ce qu'il avait fabriqué. Sa fabrication s'entasse dans ses magasins. Par conséquent, si un commerçant ne peut pas recevoir de stock de produits fabriqués, il ne peut pas répondre aux demandes de ses clients. Si un fabricant ne reçoit pas de matières premières, il ne peut pas fabriquer; et, lorsque le ministre des finances viendra frapper à la porte du commerçant qui ne commerce pas et du fabricant qui ne peut pas fabriquer, que voulez-vous? la porte restera fermée.

C'est donc une question capitale, et le ministre des finances doit se mettre d'accord avec vous pour développer le plus vite possible et du mieux possible la renaissance économique de ce pays. (*Très bien!*)

Vous avez, hier, monsieur le ministre, répondu d'avance à une partie de la question que j'avais l'intention de vous poser; mais, pour ce qui concerne le matériel des compagnies, il faut savoir combien l'Allemagne, sur ce qu'elle doit livrer, a fourni de locomotives et de wagons; nous voudrions savoir également combien nos compagnies avaient de locomotives et de wagons avant la guerre, et combien elles en ont maintenant. Car nous avons été fort surpris de l'indication que vous avez donnée; lorsque vous avez déclaré qu'en 1919, le tonnage avait été inférieur au moins de moitié au tonnage de 1913.

C'est évidemment à la situation contraire qu'il faut arriver. Il faut que, l'an prochain, vous puissiez nous annoncer que le tonnage de 1919 a doublé ou triplé.

C'est avec le plus grand regret que peut-être nous nous résignerons à voter les augmentations de tarifs que vous nous demandez.

Nous comprenons très bien qu'il faut que les compagnies n'exploitent pas à perte, c'est entendu; mais il ne faut pas que l'on nous dise, parce que vraiment ce serait aller contre le bon sens, que ces augmentations du prix des transports ne vont pas avoir une répercussion formidable sur le coût de la vie. Il est incontestable que c'est le consommateur qui va payer la surélévation du prix des transports. Il y a là une question sociale au premier chef. Il faut y prendre garde, car la vie est bien dure!

Si les mesures que nous prenons ici n'ont pour résultat que de doubler ou de tripler encore le coût des choses, vraiment ce serait une très singulière façon de servir les intérêts du pays et de développer chez nous la prospérité économique que nous souhaitons. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Farjon.

**M. Farjon.** Messieurs, permettez-moi d'appeler l'attention du Sénat sur certaines répercussions possibles du projet de loi qui nous est soumis. Débutant à cette tribune, messieurs, je n'abuserai pas longuement de votre patience.

M. le rapporteur général de la commission des finances déclare, page 10 de son rapport: « Les craintes légitimes qu'avait pu inspirer un tel changement, susceptible de bouleverser les rapports commerciaux, ne paraissent pas devoir subsister en raison des circonstances spéciales créées par la guerre. »

Je crois, au contraire, que ces craintes subsistent, et M. le rapporteur de la commission des chemins de fer lui-même déclare, page 8 de son rapport: « Votre commission ne s'est pas contentée cependant de ces explications. Elle a invité M. le ministre des travaux publics à examiner, conformément à ses attributions, dans chaque cas particulier, la répercussion sur le prix de transport de la combinaison des 115 p. 100 et de l'unification. Elle lui a demandé de ne pas homologuer de nouveaux tarifs unifiés sans s'assurer qu'il

n'y aurait pas un relèvement total du prix de transport de nature, soit à compromettre des relations économiques existantes, soit à réagir sensiblement sur la valeur des choses. Et elle a insisté, en ce qui concerne les tarifs déjà homologués, pour qu'une révision soit faite dans ce sens. »

Messieurs, j'ai sous les yeux divers exemples de modifications de tarifs pouvant entraîner des changements de courants commerciaux, en ce qui concerne la région que je représente, c'est-à-dire le littoral du Pas-de-Calais. Ce sont évidemment des cas particuliers, mais la situation générale est faite de ces cas particuliers, et les conclusions que l'on peut tirer de cet examen peuvent s'appliquer aux autres cas d'espèce.

Les ports de Boulogne et de Calais ont développé considérablement le commerce de transit avec l'Angleterre, et les efforts de leurs transitaires leur ont permis de lutter avec les ports de la Manche plus rapprochés de Paris; le changement du tarif augmente notablement les différences du prix de transport qui existent, par exemple, entre Boulogne et Dieppe.

Ainsi, pour le transit des fruits, la tonne paye actuellement 76 fr. 20 pour Boulogne et 52 fr. pour Dieppe, soit une différence de 24 fr.; après l'unification et la majoration, les prix correspondants seront de 193 fr. 20 et de 131 fr. 20, soit une différence de 62 fr. Cette différence peut amener un nouveau courant de ce trafic au détriment des ports du Pas-de-Calais, rendant vains les efforts tentés jusqu'ici par leurs commerçants.

Les usines à ciment, importantes dans notre région, desservent, grâce aux tarifs actuellement en vigueur, une certaine zone d'influence; la modification des tarifs peut amener une diminution de cette zone d'influence; ainsi, pour la région parisienne, la différence du prix de transport à la tonne entre Boulogne-Paris et Mantes-Paris, par exemple, est de 4 à 5 fr.; après les majorations, elle sera de 20 fr. environ, et cela peut entraîner la fermeture des débouchés parisiens.

Ces deux exemples prouvent qu'il est légitime de concevoir des craintes sur des modifications éventuelles de courants commerciaux établis de longue date.

Permettez-moi aussi d'appeler votre bienveillante attention, messieurs, sur les tarifs appliqués au transport du poisson. Le transport entre Boulogne et Paris d'une tonne de poisson paye, avant l'unification mais avec les 25 p. 100 de majoration, 54 fr. 65; après unification et majoration de 115 p. 100, elle paye 166 fr. 85, soit une augmentation de 112 fr. 10, et, comme le poisson emballé en caisse et dans la glace ne représente que 70 p. 100 environ du poids taxé, c'est donc une majoration de 16 centimes au kilogr., soit 10 p. 100 de la valeur de la marchandise, ce qui est beaucoup pour un aliment aussi utile pour les petites bourses. Encore, cette majoration sera-t-elle plus forte pour le poisson venu à Paris des ports de l'Océan. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner s'il ne serait pas possible de la réduire, en révisant le tarif unifié.

M. le ministre nous a dit hier que le comité consultatif des chemins de fer et le ministre s'étaient préoccupés de ces répercussions, et qu'un certain nombre de vœux avaient été émis par le comité, et le ministre a enregistré les promesses des réseaux à ce sujet.

En particulier, les tarifs unifiés ne sont homologués que jusqu'au 30 juin 1922, et les réseaux doivent apporter, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1922, de nouvelles propositions, en tenant compte des résultats de ces deux ans d'expérience. Il est prévu que, sur réclamations reconnues fondées par l'admini-

stration, les réseaux proposent pour les marchandises reprises aux tarifs encore actuellement en usage et qui ne figurent pas sur les nouveaux tarifs, une tarification en harmonie avec celle des autres marchandises déjà inscrites, si leur transport par wagon complet est possible.

Les réseaux se sont engagés à faire, sur les nouveaux tarifs, une réduction de 10 p. 100, s'il est nécessaire, pour favoriser l'exportation.

Enfin, les réseaux doivent rechercher les mesures transitoires nécessaires pour permettre la continuation du travail dans celles des industries dont l'établissement a été provoqué par des concessions sur les tarifs et dont le maintien intéresse l'économie nationale.

Je tiens à dire, messieurs, que je voterai le projet de loi, qui est indispensable pour rétablir l'équilibre financier de nos grands réseaux et permettre leur réorganisation nécessaire à la bonne marche économique du pays; mais je prends acte de l'assurance donnée hier par M. le ministre des travaux publics que les promesses que je viens de signaler seront tenues et que les corrections reconnues utiles par l'expérience seront apportées aux tarifs provisoires actuels. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Delahaye.

**M. Dominique Delahaye.** Messieurs, comme il est toujours agréable de constater, avant un débat contradictoire, les points sur lesquels on est d'accord, je débute en disant que je souhaite, ainsi que M. le ministre, ainsi que la commission, qu'il soit immédiatement paré au paiement du déficit des réseaux. Mais il y a la manière, et vous n'avez pas la manière. Il y a la bonne et il y a la mauvaise. C'est moi qui vous apporte la bonne! (*Sourires.*)

**M. Gaudin de Villaine.** Nous en sommes persuadés.

**M. Albert Peyronnet.** Sans majoration?

**M. Dominique Delahaye.** Cela, c'est la déclaration de principe. Ensuite, viendra la démonstration.

J'ai encore une autre déclaration de principe à vous faire: c'est que je suis partisan, dans la mesure où elle est possible, de l'unification. Je vous en ai naguère donné un exemple frappant et, quand c'était moi qui préconisais, en matière de signalisation, l'unification, j'ai été repoussé avec perte, mais sans fracas (*Sourires*), bien qu'il fût alors question du tamponnement de Sablé. J'avais préconisé le système de signalisation de l'Orléans. Le débat a eu ici assez d'ampleur, et c'est feu M. Pichon — Dieu l'ait en son repos! — qui vint dire: « Il n'y a que ceux qui n'y entendent rien qui traitent les questions! » C'est ce mot décisif qui a fait que l'on repoussa, après une interpellation documentée comme me le fut jamais mieux aucune interpellation, ma proposition de signalisation unifiée.

Aujourd'hui, vous nous dites qu'il nous faut l'unification sur tous les réseaux. Nous allons, après quelques années, M. Pichon étant mort, nous mettre d'accord, j'espère, sur ce point.

Vous voyez donc que nous ne sommes pas loin de nous entendre, puisque, comme vous, je veux tout de suite les 2,401 millions et même l'unification.

Mais j'invoque M. Imbart de la Tour, qui vient vous dire que l'on avait le plus grand tort de mêler unification et majoration. A ce moment, je me suis permis de lui dire: « Eh bien! séparez-les. » M. Imbart de la Tour, s'il est aimable, gracieux, n'est pas logicien; il déplore et il continue: *Perseverare diabolicum!* Comment pouvez-vous prendre ce rôle, mon cher collègue, vous

qui avez l'air si peu diabolique ? (*Sourires.*)

Toute ma discussion va tendre à vous prouver que, si vous ne vous déterminez pas à faire cette séparation, en adoptant ma proposition, vous réaliserez ce que les hommes les plus compétents, MM. Lhopiteau, Colson, Picard, ont appelé une révolution économique, dans laquelle sombreraient la fortune et la puissance du pays. Les hommes dont je parle ne sont pas des messieurs quelconques, ce sont des gens qui ont la pratique des choses, ce sont des membres du comité consultatif des chemins de fer.

On vient se farguer ici de l'opinion du comité consultatif des chemins de fer... Certes, je sais qu'il a souscrit au projet de loi, mais dans de telles conditions qu'elles seraient irréalisables, parce qu'il en a vu le péril.

La difficulté de ma tâche est extrême; je ne suis jamais monté à la tribune avec plus d'appréhension.

**M. Larère.** Vous en avez donc, quelquefois, de l'appréhension ?

**M. Dominique Delahaye.** Mais oui, j'en ai quelquefois.

**M. Jules Delahaye.** Les appréhensions de conscience, c'est le cas de tout le monde !

**M. Dominique Delahaye.** M. le ministre est venu à la commission, comme au Sénat, tenant le même langage, un langage de splendide isolement.

M. le ministre nous a dit : « Mais l'unification, cela ne regarde que moi, c'est chasse gardée, c'est mon affaire, à moi tout seul. A moins que vous ne réduisiez mes attributions, vous n'avez pas le droit de vous occuper de l'unification ».

J'ai lu, la plume à la main, les trois séances de la commission des chemins de fer. C'est par cette déclaration qu'elles commencent, mais tout le monde critique l'unification, à part quelques exceptions dont je parlerai tout à l'heure quand j'arriverai au cas de M. Coignet qui, d'ailleurs, est inscrit et à qui je dois donner matière à me répondre.

Comme conclusion du débat où l'on avait critiqué mais peu approfondi en somme les conditions de l'unification, parce que M. le ministre avait dit que cela ne nous regardait pas, M. Faisans, président de la commission, a conclu, pour passer de la parole aux actes — si s'abstenir s'appelle agir — que l'unification ne regardait pas la commission.

On s'est dit : « Il y a des amendements, mais nous ne les lirons même pas, nous ne les examinerons pas », et M. le ministre, à la tribune, nous a faite la même déclaration : « Il ne faut pas regarder ces amendements, car l'unification, c'est mon affaire ».

Je vais tâcher, par une comparaison, de rendre saisissants d'abord ce qu'est l'unification, puis ce qu'est la majoration, enfin ce que sont les 401 millions qu'on nous demande.

L'unification, je l'appellerai la mère de famille. Vous êtes, monsieur le ministre, la mère de famille (*Rires*). Mais une mère de famille isolée, qui ne veut voir personne, qui ne veut pas voir le père de famille, et qui, néanmoins veut avoir des enfants. (*Humilité générale.*) Cela, c'est un tour de force ministériel ! (*Nouveaux rires.*)

Eh bien ! la mère de famille ne peut rien produire sans le multiplicateur qui, dans l'espèce, tel que le propose le projet de loi, s'appelle 115 p. 100. M. le ministre nous dit que cette mère de famille nous produira un enfant qui sera 401 millions. Je vais vous révéler la fécondité insoupçonnée de cette mère de famille. Si vous laissez faire, cette mère de famille vous donnera deux jumeaux : l'un de 401 millions, et un autre

qui portera la dépense totale à 5 milliards. Voilà ce qu'on vous demande ! la rançon de la France au temps de la première guerre avec l'Allemagne !

J'en ai ici la preuve saisissante, ou, tout au moins, un commencement de preuve : c'est le désaccord entre M. Claveille et M. Imbart de la Tour sur le multiplicateur des anciens prix produisant l'unification. Que vous a dit M. Claveille avec solennité ?... J'ai là beaucoup de textes à vous lire, mais si je les lis, vous allez dire : « Il est ennuyeux, Delahaye ! » Alors, si je dis quoi que ce soit de non conforme à la vérité, arrêtez-moi, ô Claveille ! et je saisis mes textes. (*Sourires.*) Il a dit : ces 25 p. 100, c'est le quart de la recette de l'ensemble des transports des marchandises, sans aucune espèce de majoration, pas même la première de 25 p. 100.

Alors, messieurs, qu'est-ce donc que 400 millions par rapport au chiffre entier ? C'est comme 4 est à 16,  $4 \times 4 = 16$ . D'où j'avais déduit que l'ensemble des recettes des réseaux était de 1,600 millions. Seulement, quand j'ouvre l'avis de M. Doumer, je trouve le chiffre de 1,779 millions, dont il faut défalquer ces 400 millions, produit du relèvement des tarifs, de la mère de famille, l'unification.

Voilà donc déjà deux désaccords. L'un donne comme perception, pour l'ensemble des marchandises, 1,379 millions, l'autre 1,600 millions.

Le chiffre essentiel pour conduire toute cette discussion ne figure dans aucun document, on ne peut l'obtenir ainsi que par voie de déduction. Or, à la base de cette information, soit dans le rapport de M. Imbart de la Tour, soit dans l'avis de M. Doumer, vous devriez trouver ce chiffre. Quel est-il ? Est-ce 1,379 ou 1,600 millions ? Je prendrai le plus bas, parce que M. Claveille, ayant été ministre des travaux publics, il était, je le crois, le mieux informé ; mais il n'en demeure pas moins que cette majoration, si elle est faite avec les 25 p. 100 de M. Claveille, sera singulièrement moins importante que si elle est faite avec les 33 p. 100 indiqués au rapport de M. Imbart de la Tour, lesquels, à la tribune se sont transformés en 40 p. 100. Comme il ne s'est pas passé huit jours entre le dépôt de son rapport et son discours, je me demande si, dans huit jours, les 40 p. 100 ne deviendraient pas 60 p. 100 ! Vous voyez où cela peut aller et l'imprécision des informations dont nous disposons. Il faut voir aussi les chiffres énormes auxquels on arrive dans l'examen des majorations : j'ai là un tableau ; voulez-vous, messieurs, que je vous en donne lecture ?

**M. Gaudin de Villaine.** Lisez, nous avons le temps.

**M. Dominique Delahaye.** O imprudent ! Lire un tableau ! Je vais vous vous en montrer les dimensions. Ne vaut-il pas mieux que notre président m'accorde l'insertion du tableau au *Journal officiel* plutôt que de m'obliger à fatiguer le Sénat ? Laissez-moi donc obtenir de lui cette faveur, avec l'autorisation du Sénat.

Mais vous allez voir les conclusions auxquelles je vais ainsi aboutir. L'autre jour, quand on discutait ici la réforme de l'heure, le ministre des travaux publics, à la place même que j'occupe, s'appuyait simplement sur des tableaux pour corroborer sa démonstration. Et, quand je lui demandai de nous fournir des bases d'organisation, il me déclara que l'on ne pouvait répondre que par des tableaux. Ces tableaux, entre parenthèses, sont-ils au moins annexés au *Journal officiel*, monsieur le ministre ?

**M. le ministre.** J'en ai pris note.

**M. Dominique Delahaye.** Eh bien ! nous les verrons donc un jour. Je vous demande le même traitement pour moi que pour M. le

ministre ; je demande que l'on fasse pour moi-même ce que j'ai fait d'abord à autrui. Le Sénat voudra donc bien, je l'espère, m'accorder la grâce de permettre l'insertion de ces deux tableaux au *Journal officiel*. Je dirai, dans ma conclusion, de quelle importance ils sont pour la suite de ce débat.

J'aime mieux improviser que de vous importuner, car je ne porterais pas la conviction dans vos esprits si je vous lisais ces tableaux. L'un d'eux indique les prix ; il y a une majoration qui va jusqu'à 1,200 p. 100 ; un autre me permettra de démontrer que la proposition insérée dans mon amendement vous donne seule la manière, la bonne, celle qui consiste à chasser toutes les inconnues.

M. Doumer a convenu avec moi que le chiffre de 1,779 millions, que l'on doit multiplier par le multiplicateur 115, est tout à fait hypothétique. (*M. le rapporteur général de la commission des finances fait un signe d'assentiment.*) Il veut bien me faire un signe d'approbation, destiné à me confirmer que ce chiffre de 115 ne correspond à aucune réalité.

**M. le rapporteur général de la commission des finances.** C'est un calcul de prévisions.

**M. Dominique Delahaye.** Pas même un calcul de probabilités. Ce calcul, je veux le remplacer, moi, par un autre qui est de l'arithmétique. Je vous prends à la base un multiplicande certain, c'est-à-dire les tarifs actuels, — parce que je vous démontrerai, tout à l'heure, que l'homologation des tarifs est illégale et que vous ne pouvez pas passer à l'unification sans violer la loi ; que, par conséquent, M. le ministre doit rester, avec toute la plénitude de son droit, dont d'ailleurs il ne peut pas faire usage, sans notre concours. Que lui servirait d'avoir son unification si nous n'accordons pas la majoration ? Nous, au contraire, nous avons un pouvoir singulièrement supérieur au sien, sans toucher à ses prérogatives, sans diminuer son autorité.

Prenez les anciens tarifs ; par combien les multiplions-nous ? Quand je m'appuyais sur les chiffres de M. Claveille, 1,600,000, je multipliais par 140 p. 100, sans compter la première majoration, qui était de 25 p. 100 ; elle est acquise, je n'y touche plus. Cela faisait donc  $140 + 25 = 165$ . Actuellement, nous sommes en présence de 1,379 millions. Le multiplicateur qui convient, c'est 150 p. 100, auquel on ajoutera encore les 25 p. 100. Mais l'opération se fait en dehors. C'est pour vous montrer que je ne dissimule rien. Cela fera 175 p. 100. Alors, là, vous avez la somme que vous demandez, vous avez même un peu plus. A la page 4 du rapport de M. Doumer — je lui ai mis les chiffres sous les yeux ce matin — au lieu de 2,046 millions, je vous donne 2,068,500,000 fr., pour avoir un chiffre rond. Je tiens donc ma promesse, je vous apporte ce que vous demandez pour les réseaux.

Par conséquent, ne me considérez ni comme un adversaire des réseaux, ni comme un adversaire des compagnies. D'ailleurs, messieurs, je n'ai qu'un ennemi dans la vie : c'est le Boche, et tous les autres sont mes amis, même à la plus extrême gauche. (*Très bien !*)

Ceci dit, vous devez examiner, quand je vous aurai démontré l'illégalité de ce qui a été fait jusqu'à présent, si vous ne devez pas vous ranger à ma proposition.

Mais, pour que vous vous rangiez à ma proposition, il faut que ce dossier — qui n'est pas encore là tout entier — vous soit connu. Or, ce dossier, il est aussi gros que ce Chaix dont on a dit qu'avec 1800 pages il était véritablement trop lourd et que l'on allait le plus heureusement du monde, le réduire à 30 pages. Ah ! on a cru conquérir ainsi l'adhésion de tout le monde, et, d'ail-

leurs, cela fait bien : un gros Chaix qui devient un petit Chaix, un Chaix lourd qui devient un Chaix léger. Seulement, dans le Chaix lourd, les taxes étaient légères tandis que dans le Chaix léger, les taxes sont lourdes. (*Sourires.*)

**M. Gaudin de Villaine.** C'est une compensation.

**M. Dominique Delahaye.** Or, bien avant M. Claveille, j'ai eu à m'occuper du Chaix. C'était à mes débuts dans la carrière commerciale publique, au temps où je venais de fonder l'assemblée des présidents de chambres de commerce. Cela se passait à notre deuxième réunion. Je crois me rappeler que j'avais comme collaborateur notre honorable collègue M. Coignet qui était alors vice-président de la chambre de commerce de Lyon, tandis que j'étais président de celle d'Angers. Je profite de l'occasion, mon cher collègue, pour vous adresser mes meilleurs compliments, et, comme on dit dans mon pays, de tout mon cœur je vous salue. (*Sourires.*) Mais, après vous avoir salué, je vous contredirai parce que, à la commission, vous avez fait écho à M. Isaac. C'est encore un collègue que j'aime beaucoup, car remarquez bien que je porte tous ces messieurs dans mon cœur; seulement on est bien obligé quelquefois de contredire même les gens que l'on porte dans son cœur.

Ces messieurs ont dit : « Il faut voter cette loi. » Mais, en parlant ainsi, ils étaient sous l'empire de la préoccupation que peut-être on allait ruiner les réseaux. Or, vous savez bien que je ne suis pas plus qu'eux leur adversaire. Donc, c'est une raison qui ne nous divise pas.

Ces messieurs ont dit également : « Nous sommes l'écho des voix commerciales de Lyon. » Je vous demande pardon. Vous êtes excusable, il est vrai, parce que l'Union des syndicats de Lyon a commencé, en effet, par approuver mollement; sa réponse n'était pas au point. Mais depuis, je me suis procuré la délibération. Elle est fulminante. Vous n'êtes plus, monsieur le président de la chambre de commerce de Lyon, l'écho de ces corps commerciaux de votre contrée. Je pourrais vous le prouver; mais je ne retrouve pas mes papiers. Contestez-vous ce que je dis, monsieur Coignet?

**M. Coignet.** Je ne sais pas.

**M. Dominique Delahaye.** Si vous ne savez pas, je sais, moi, que vous n'êtes pas l'écho du commerce lyonnais, non plus que M. Isaac. Quant à M. Artaud, j'ai là une lettre de la Chambre de commerce de Marseille qui dit : « Nous n'avons pas répondu, parce que nous n'avons pas été officiellement consultés. »

Tout cela a été publié dans cette admirable brochure *L'Appel au Parlement*, où où vous trouverez toute la documentation voulue.

Enfin, il y a la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce, dont j'ai fait sortir la liberté pour leurs présidents de se réunir.

Quelque temps avant ce groupement des présidents des chambres de commerce, il y avait eu, à la Chambre, une interpellation de M. Bourrat. M. Bourrat reprochait au ministre d'avoir homologué les tarifs et d'avoir fait un cadeau.

C'est le début de la brochure *L'Appel au Parlement : Les étrennes de M. Krantz aux compagnies. Dix-sept millions par an.*

Alors qu'est-il advenu?

La Chambre a condamné ce qu'avait fait le ministre d'alors, M. Krantz. Il a fallu suspendre l'homologation de ces tarifs.

Puis il y eut l'assemblée des présidents de chambres de commerce, que je présidai le 2 octobre 1899. Je n'ai jamais eu comme successeur que des présidents de Paris. Depuis qu'un petit président de province a

fondé cette association, jamais on n'a confié sa direction à un provincial.

Dans cette assemblée, j'avais demandé à l'homme de France le plus qualifié dans ces questions, M. Ludovic Lamy, un mémoire très net et très précis, qui a été porté au ministre par le président de Chartres, par celui de Limoges et par votre serviteur. Il a été suivi d'effet. Cette amélioration fut réalisée par le ministre, le 27 octobre 1900. Les compagnies devaient dès lors rechercher la voie la plus économique. Avant vous, je me suis donc préoccupé de la défense des intérêts du commerce qui peut s'accorder avec les 1,800 pages du *Chaix*. Ce n'est pas dans la réduction à 30 pages que se trouve le salut : mais dans les choses justes et équitables.

Dans l'audience que M. le ministre des travaux publics, à ma demande, a bien voulu accorder à M. Ludovic Lamy, M. Faisans, président de la commission, et M. Imbert de la Tour, rapporteur, étant présents, nous avons discuté. Vous comprenez bien qu'avant de demander à être entendu par la commission, j'avais commencé par essayer de convertir M. le ministre; mais je n'ai pas réussi.

Je sais à quoi cela tient. Sans doute je n'ai pas été assez habile, car il comprend tout. C'est l'homme le plus aimable du monde, et vous avez pu constater, hier, qu'il était plus tolérant que vous, mes chers collègues, car nous avons eu ce spectacle incroyable que quand, avec sa permission, je l'interrompais, vous poussiez des clameurs avant que j'eusse ouvert la bouche. Puis, quand j'eus parlé, vous ne dites plus rien. Or, à ce point de vue, la sténographie a commis une inexactitude, dont je me plains : Elle a mis « bruit » après mes paroles. Ce n'est pas ainsi que la chose s'est passée. J'avais parlé sur le sujet, et ceux qui avaient commencé par me dire : « Tais-toi » m'ont encouragé : « Continue, Delahaye ! ». Cela signifie, au fond, l'adhésion.

Jusqu'à présent, nous avons assisté à une interpellation sur la crise des transports, sur la crise du personnel, sur la crise du matériel, sur la crise morale, sur la crise économique et sur la vie chère. Je ne vous ai rien dit de tout cela. Peut-être, vous parlerai-je cependant des barrières de vin, parce que, sans elles, la loi serait passée sans difficulté à la Chambre. Mais M. Brousse, quand on a parlé des transports du vin de Perpignan, s'est ému, et l'actuel président de la Chambre a fait cette déclaration : « Ah! si nous avions connu cela, nous n'aurions pas à la commission accepté le projet de loi. »

Messieurs, vous savez maintenant ce qu'ignoraient M. Raoul Péret et M. Emmanuel Brousse. Or, si, le sachant, vous persistiez à vouloir voter quand même le projet, vous seriez complètement sans excuse devant le pays, parce que vous en savez encore plus long que la Chambre.

Vous allez voir maintenant un accroc fait à la loi, dont M. Doumer est responsable. Dans ses calculs, à la page 7 de son avis, il dit que la majoration de 25 p. 100, diminuée du versement à l'Etat, est de 510 millions. Or, si vous prenez le projet de loi n° 78, à la page 4, vous voyez le chiffre de 605 millions.

Habitué à voir les chiffres de près, je me suis demandé où est passé cette différence de 95 millions?

J'ai dit à M. Doumer que la loi du 31 mars 1918 n'autorise pas cette ventilation. Ces millions ne sont pas perdus pour tout le monde; ils vont dans les coffres de l'Etat. Notre collègue m'a répondu qu'il s'agissait d'une convention particulière avec les compagnies, parce qu'on leur a fait des avances, dont il fallait payer les intérêts.

Il faut de l'argent pour boucher le trou ;

mais vous ne le boucherez jamais, si c'est le tonneau des Danaïdes. Aujourd'hui 95 millions filent à l'anglaise; plus tard des centaines de millions entrèrent et resteront dans les coffres des compagnies. Je ne me joins pas aux collègues socialistes ou collectivistes disant qu'il ne faut pas faire d'avances aux compagnies. Non! non! il faut à chacun son dû.

Je suis de ceux qui pensent que toute entreprise doit être féconde et rapporter. Sans quoi, qui n'avance pas recule, et c'est la ruine pour le public.

M. Doumer voudra-t-il bien me dire pourquoi il a pris ces 95 millions, qui appartenaient aux compagnies, pour les mettre dans les coffres de l'Etat?

**M. le rapporteur général.** C'est parce qu'ils y vont tout seuls.

**M. Dominique Delahaye.** Mais les billets de banque n'ont pas de jambes! Ils y vont, parce que vous les prenez, ce dont vous n'avez pas le droit. C'est une innovation qui n'a pas été votée par le Parlement. Et vous, rapporteur général de la commission des finances, vous approuvez cela?

On célèbre toujours le contrôle du Parlement. J'ai toujours dit que ce contrôle était vain. Or, aujourd'hui, je contrôle, quand je dis qu'il y a 95 millions qui doivent rester dans la caisse des compagnies. Vous prétendez qu'il s'agit de boucher un trou. Mais si les trous des compagnies et celui de l'Etat sont comme des vases communicants, cela finira par un trou à la lune. Alors, celui-là, nous ne le bouchons pas. Il faut arrêter ces pratiques. Et voilà ce que vous approuvez. C'est la méthode incertaine, hypothétique, que l'on vous propose avec ces mélanges, que M. Flaissières caractérisait hier à la tribune plus éloquemment, en complétant sa pensée par un geste qui voulait dire : « Embrouiller l'écheveau. » Oui, vous embrouillez l'écheveau.

Voilà pourquoi je vous dis que vous ne devez pas voter aujourd'hui le projet de loi.

La vie parlementaire serait finie pour toujours si vous adoptiez en principe qu'un ministre dise : *Sic volo, sic jubeo, sit pro ratione voluntas*. On ne doit pas employer cette expression de Didon. D'autre part, il faut que le Parlement cesse de donner l'exemple d'une docilité qui deviendrait de la servilité.

Il ne faut pas que vous considériez comme infaillibles les décisions du ministre, il vous faut étudier les projets qui vous sont soumis. Il est inadmissible qu'on dise à des auteurs d'amendements : « Nous n'examinons pas vos amendements. » Il est impossible, messieurs, en toute sincérité, que cette étude soit faite à la tribune et que vous n'examiniez pas attentivement ces deux tableaux que je viens de mettre sous vos yeux, et dont l'un est une preuve aussi valable que la preuve par 9. Je veux parler du tableau qui commence par les 547 millions demandés par vous pour les dépenses et qui se termine par ce même chiffre de 547 millions.

Lorsque je disais hier à M. le ministre des travaux publics qu'il suffisait de multiplier son chiffre par 150, il me répondait : « Non, il me faut 3,500 millions. » A moi, il me disait 3,500 millions, alors qu'il ne vous demande à vous que 2,401 millions. Pourquoi cette différence?

C'est là une erreur commise par M. le ministre. Le tableau fera la démonstration que mon chiffre correspond à la réalité. Mais ce résultat ne peut être obtenu que si votre commission consent à remplir la fonction pour laquelle elle a été nommée. Il faut donc que la commission consente à m'écouter au lieu de disserter sur la question de savoir si elle s'occupera ou non de l'unification.

Il y a d'ailleurs, messieurs, une raison péremptoire qui va vous obliger à renvoyer la loi à la Chambre des députés. Vous savez que le premier argument invoqué devant nous, c'est que tout retard apporté au vote du projet fait perdre 7 millions par jour. Mais à qui la faute ? Uniquement au Gouvernement, puisque, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, cela ne serait pas arrivé, si l'on m'avait écouté, il y a deux mois ; il ne faut donc pas m'imputer la responsabilité du retard.

Eh bien ! la raison en question, c'est la phrase suivante qui se trouve dans la loi et qui concerne les abonnements de banlieue : « La majoration prévue par la loi ne s'appliquera pas aux abonnements actuellement délivrés aux ouvriers, employés et élèves des écoles en vertu des tarifs en vigueur. » La Chambre des députés a cru faire merveille. Malheureusement, les auteurs de cet amendement ne connaissaient pas le régime actuel des chemins de fer ni ce qui s'est passé lors de l'application de la loi du 31 mars 1918. Voici, à ce sujet, quelles sont les instructions des compagnies :

« Sera soumis à la majoration, tout titre de transport n'ayant pas encore reçu un commencement d'utilisation le 15 avril, à 0 heure, tel que : billets d'agences, billets pris à l'avance, etc. En particulier, les billets délivrés ou les enregistrements de bagages effectués dans la soirée du 14 avril pour des trains partant réglementairement après minuit seront soumis à majoration ; tout supplément pour prolongation de validité, déclassement, etc., quand la partie du voyage à laquelle il correspond commence le 15 avril.

« Par contre, tout billet en cours d'utilisation ou déjà partiellement utilisé avant le 15 avril ne sera pas soumis à majoration. »

Il résulte de cette circulaire que tous les contrats en cours — et d'ailleurs c'est la loi des parties — n'ont point été soumis à la majoration.

Il n'y avait rien dans la loi obligeant les compagnies à faire ainsi, mais cela résultait du droit commun. L'inconvénient du texte que je viens de vous lire, c'est qu'étant limitatif, il fait *ipso facto* tomber tous les autres abonnements.

On a accordé une faveur aux ouvriers et aux employés, — ces derniers ayant d'ailleurs un traitement très inférieur à ceux des ouvriers, mais je ne puis traiter cette question en ce moment où je veux simplement montrer que cet article est inopérant.

On a également très mal traité le beau sexe, puisqu'on ne parle pas des ouvrières ni des employées. On a oublié aussi les apprentis des deux sexes, les étudiants, les élèves des lycées, collèges, pensions, écoles, orphelinats, enfants et jeunes gens des patronages.

Ces omissions sont donc assez nombreuses. Elles sont graves. Sans doute, un de nos collègues, à qui j'en parlais — je ne veux pas citer de nom ni faire allusion à un auteur d'amendement, à un personnage considérable de cette Assemblée — m'a dit : « Le masculin emporte le féminin. » S'il en était ainsi, il n'emporterait pas pour cela l'apprenti ni l'étudiant.

Mais le masculin n'emporte pas le féminin, car il y a des arrêts de la cour de cassation fort nombreux qui disent en matière de tarifs « qu'ils doivent être appliqués à la lettre sans qu'il soit permis aux juges d'en étendre ou d'en restreindre les conditions en dehors des cas qui y sont prévus, soit par voie d'interprétation, soit par voie d'analogie ou sous prétexte d'usage, de tolérance ou d'équité. (Cassation, 16 janvier et 9 mai 1893 ; 13 et 23 août 1894 ;

6 janvier et 27 décembre 1883 ; 27 décembre 1888 ; et ainsi jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1913.

« On ne saurait suppléer par le raisonnement au défaut de mention plus précise. » (Cassation, chambre civile, 18 mars 1913.)

J'en aurais ainsi toute une page à citer. Je pense en avoir assez dit pour porter, sur ce point, la conviction dans vos esprits.

Ainsi donc, il y a dans la loi une phrase non seulement inutile pour ceux qui ont des abonnements, mais nuisible pour tous ceux qui ne sont pas mentionnés dans l'énumération. Si cela sauvegarde les abonnements pour les ouvriers mentionnés, cela fait tomber les abonnements de tous les autres.

Or, quelle espèce de faveur faites-vous aux ouvriers ? Ils ont des abonnements hebdomadaires. C'est vraiment une ironie extraordinaire, car il y a le mot « actuellement ». Mon premier amendement, que j'ai modifié depuis, supprimait le mot « actuellement », parce que c'est dire à l'ouvrier : « Je te donne ces huit jours, puisque la loi doit être appliquée dans les cinq jours. » Voilà le beau cadeau que vous leur faites.

Mais il y a aussi des abonnements mensuels, trimestriels, semestriels, annuels. Que faites-vous de ceux-là ?

Vous voyez, messieurs, l'inégalité devant la loi et la différence de traitement que vous faites entre les diverses catégories. Cette clause ne peut pas rester dans la loi. Vous ne pouvez la voter. Par conséquent, l'argument habituel de MM. les ministres et des commissions : « Il faut voter tout de suite, il n'y a pas moyen d'examiner », sous peine de perdre 7 millions par jour.

Vous ne pouvez pas voter cette loi, parce que la Chambre y a inséré une clause qui doit à tout prix en disparaître, à moins que vous ne vouliez voter des lois absurdes et nuisibles aux citoyens.

Voilà où vous en êtes rendus. Je tiens absolument le bon bout dans cette affaire.

M. Millières-Lacroix, président de la commission des finances. Eh bien, gardez-le !

M. Dominique Delahaye. Mais j'entends bien le garder ; seulement, je voudrais vous faire adopter mon point de vue.

M. le président de la commission des finances. C'est autre chose.

M. Dominique Delahaye. Je sais bien que *per fas et ne fas*, on m'a maintes fois donné tort. Je crois même que plus j'ai raison, plus vous vous obstinez à avoir tort. J'aurai du moins dégagé ma responsabilité. Vous entendez bien que je ne peux pas vous contraindre. Si vous voulez faire des sottises, faites-en à votre aise, mais j'aurai dit la vérité au pays ; j'aurai rempli mon rôle et dégagé ma responsabilité, et vous, vous aurez rempli celui qui a été trop souvent le vôtre.

Ai-je suffisamment démontré le rôle de M. le ministre Claveille avait été illégal dans ces homologations ? Je ne le crois pas, parce que je vais à bâtons rompus. Il me semble que je dois faire plus amplement cette démonstration.

Elle ressort, vous l'ai-je dit, de la loi du 19 avril 1918 et je trouve cette indication dans le dossier des avis des corps commerciaux :

« L'avis des chambres de commerce doit être demandé d'après l'article 12 de la loi du 9 avril 1898. Il ne suffit donc pas de leur envoyer le bulletin des propositions de tarifs prévu par la circulaire ministérielle du 23 juillet 1880 — qui est ici, dans mon dossier — « d'ailleurs antérieure à la loi précitée ; c'est parce que l'avis des chambres de commerce n'avait pas été demandé, que la Chambre des députés a, dans ses séances du 20 janvier 1899 fait suspendre l'application des arrêtés et décisions homologatives dont il est question aux pages 3 et 4 de la brochure *Appel au Parlement*.

Or, voici ce que disait la circulaire du 22 juillet 1880. (*Mouvements divers*.)

Vous ne voulez pas que je la lise ? ...

M. le président de la commission des finances. Pourquoi ?

M. Dominique Delahaye. Parce que j'ai entendu un murmure.

Moi, je ne veux que vous plaire.

Plusieurs sénateurs. Lisez ! lisez !

M. Dominique Delahaye. « Messieurs, mon administration se préoccupe, depuis longtemps, de donner une plus grande publicité aux propositions de tarifs présentées par les compagnies de chemins de fer.

« C'est dans ce but que mes prédécesseurs ont pris successivement diverses mesures, grâce auxquelles les chambres de commerce et les chambres consultatives reçoivent aujourd'hui communication de tous les tarifs applicables sur les lignes comprises dans leur ressort.

« Mais cette publicité, bien que beaucoup plus large que celle qui est prescrite par l'ordonnance du 15 novembre 1846, m'a paru encore insuffisante, et j'ai décidé que chaque proposition de tarif serait communiquée à toutes les chambres de commerce et chambres consultatives indistinctement.

« Afin de réaliser cette mesure, il sera publié, par les soins du ministère des travaux publics, un bulletin hebdomadaire, dans lequel figureront toutes les propositions de tarifs soumises à mon homologation, et un exemplaire de ce bulletin sera adressé gratuitement à chacune des chambres de commerce et chambres consultatives des arts et manufactures.

« Chacune de ces assemblées se trouvera donc ainsi désormais en mesure d'apprécier, au point de vue des intérêts qu'elle représente, les tarifs projetés par les compagnies de chemins de fer et pourra soumettre à l'administration les objections que ces tarifs soulèveraient.

« Mais il importe que ces observations lui parviennent dans les délais de l'instruction des propositions de tarifs, c'est-à-dire pendant la période de l'affichage réglementaire. Cette période, qui est d'un mois, se comptera, pour chaque affaire séparément, à partir de la date inscrite sur le placard de l'affiche même, date qui sera reproduite dans le bulletin.

« Passé ce délai, pour ne pas retarder indéfiniment la décision à prendre, je devrai considérer le silence des chambres de commerce ou des chambres consultatives comme équivalant à une adhésion de leur part.

« Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.

« Agréé... »

Voilà donc, messieurs, l'état des choses en 1880. C'est pour le faire cesser que le législateur, dans la loi du 9 avril 1898, a prescrit impérativement de demander l'avis des chambres de commerce.

Or, M. Claveille a opéré comme on opérerait entre 1880 et 1898. Il a négligé de faire ce que la loi lui prescrivait et c'est pour ce motif que les tarifs homologués à tort par le ministre Krantz ont été suspendus. Mais qu'est-il advenu depuis ?

Le prédécesseur de M. Claveille, M. Desplas, sollicité par les compagnies, en 1917, a fait disparaître une partie des avantages que nous avions obtenus en 1900. Nous avons protesté auprès de lui, M. Lamy et moi. M. Claveille a reconnu le bien-fondé de nos protestations et il a de nouveau suspendu certains tarifs homologués par M. Desplas. Je lui sais gré d'avoir fait suspendre certains tarifs. Mais vous, monsieur Le Trocquer, pourquoi ne feriez-vous pas un sort analogue aux homologations de M. Claveille ? Qui s'y oppose ? Car la faute de M. Claveille l'emporte de beaucoup, en

dommage pour le commerce et l'industrie sur celle de M. Desplas.

Voilà la situation, messieurs : vous êtes en présence de onze homologations illégales qui ont pour conséquence des relèvements allant jusqu'à 1,200 p. 100. Vous êtes dans l'inconnu, vous faites, ce que MM. Picard et Colson appelaient une révolution destinée à ruiner le commerce, l'agriculture et l'industrie de la France. Cela, je ne vous le pardonnerai jamais. Si vous passez outre, en un moment où nous devons songer au relèvement de la patrie, si vous renoncez à tout contrôle du Parlement, vous aurez mis le comble à l'imprévoyance. Vous connaissez, en effet, messieurs, les bruits qui circulent dans le public, sur des propositions dont on a, d'ailleurs, démenti la réalité. Il s'agirait d'un prêt à la France de 60 milliards qui serait gagé sur nos tabacs et nos allumettes. La situation de notre pays, après un traité de paix aussi fâcheux, est telle qu'il faudra bien, un jour ou l'autre, faire des emprunts d'argent.

Peut-être serons-nous exposés, en effet, à donner des gages. Je m'efforcerais, en ce qui me concerne, de repousser cette mesure humiliante pour des vainqueurs. Cependant, si des gages devenaient nécessaires, pourquoi les yeux se porteraient-ils à dessein sur les monopoles du tabac et des allumettes ? Mais parce qu'ils gagnent de l'argent ! On ne parle pas des chemins de fer, parce qu'il y a un trou à combler. Mais si au lieu de donner les 2 milliards 400 millions par vous jugés nécessaires, vous doublez la ration, si vous donnez les 5 milliards, ce qui correspond à la rançon de la France en 1870, je vous dirais : Cette rançon de 1870 a eu au moins pour effet de libérer le territoire, tandis que celle-ci a pour effet d'être un appât pour l'étranger. *(Très bien ! à droite.)*

Voilà la faute que vous commettriez aujourd'hui. Personne n'en a rien dit ; c'est pourtant le fond de la question. Renoncez à ces résolutions sans études préalables ; cessez d'être les dociles enregistreurs des décisions du pouvoir. Vous avez ici le devoir strict de contrôler les finances du pays. Si vous ne m'écoutez pas, vous aurez manqué à votre devoir en un moment où vous mettez en péril la dignité de la France. *(Très bien ! à droite.)*

M. Gaudin de Villaine. On ne contrôle jamais et on gémit toujours.

M. Dominique Delahaye. J'ai oublié de vous parler de la batellerie.

*Un sénateur à gauche.* Il est trop tard !

M. Dominique Delahaye. Il n'est pas trop tard.

*Voix nombreuses.* Parlez ! parlez !

M. Dominique Delahaye. Mon intervention a l'inconvénient des improvisations. Elle n'a pas l'ordonnance des discours de Cicéron ; d'ailleurs vous savez que l'école antique n'avait pas nos principes. Démosthène lui-même, à qui je ne veux pas me comparer, pensez-le bien, n'avait pas les mêmes données sur l'ordre du discours. Les Grecs pensaient qu'il fallait dire à son auditoire ce que celui-ci devait entendre, avec la meilleure ordonnance, évidemment, mais qu'il importait, avant tout, de le dire.

M. Le Trocquer, hier, a présenté un argument capital : celui des tarifs de la ligne de Cette à Bordeaux, trop bas, par suite de la concurrence du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. Il vous a dit : « Il faut voter cette loi, parce que, alors, nous ferons disparaître ces tarifs. »

Il n'est pas au ministère, depuis assez longtemps, pour être au fait de la question. Son prédécesseur, M. Claveille, est plus au courant. Nous avons eu, avec lui, une correspondance, le 14 janvier 1919, au sujet

de l'annexe au tarif général de la compagnie du Midi. M. Claveille m'a répondu le 20 du même mois ce qui suit :

« J'ai l'honneur de vous informer que la compagnie du Midi a entendu expressément lier la question de la suppression de l'annexe à ses tarifs généraux P. V. à celle de la réforme de la tarification de petite vitesse des grands réseaux et notamment au projet de création d'un tarif général commun de petite vitesse prévu par la proposition du 18 septembre dernier. Mon administration procède actuellement à l'examen de ces deux questions devenues solidaires.

« Mais alors que la seconde pourra être réglée par simple décision ministérielle, la suppression de l'annexe aux tarifs généraux du Midi ne pourra être réalisée, s'il y a lieu, qu'à la suite d'un accord entre l'Etat et la compagnie du Midi en vue de modifier la convention du 3 novembre 1896 et soumise, comme celle-ci, à l'approbation du Parlement.

« Un projet de loi portant ratification de la nouvelle convention devra dès lors être déposé par mon administration si une suite favorable est donnée à la demande de la compagnie du Midi. »

Faisant confiance au contenu de cette lettre, j'attendais le dépôt du projet de loi annoncé, étant bien convaincu que la réforme de la tarification ne recevrait, auparavant, aucun commencement de réalisation. Ma confiance aurait pu être mieux placée puisqu'il y a eu commencement d'exécution de ladite réforme et que le projet n'a jamais été déposé.

Interrogé à la Chambre le 31 décembre dernier, M. Claveille a déclaré ce qui suit :

« Lorsqu'on a voté le rachat du canal du Midi en 1897, je crois, la loi a imposé à la compagnie du Midi un tarif spécial auquel il vient d'être fait allusion. Au fond, ce tarif a été imposé pour tuer le canal du Midi qu'on rachetait. La compagnie du Midi ne demande que la suppression de ce tarif qu'elle voudrait bien vouloir relever au prix que nous vous demandons de voter.

« L'administration des travaux publics reconnaît qu'il est impossible de maintenir le tarif actuel. Aussi un projet de loi vous sera-t-il soumis incessamment. *(Journal officiel du 1<sup>er</sup> janvier 1920, pages 54-74, 3<sup>e</sup> colonne.)*

Pourquoi le dit projet annoncé depuis un an, n'a-t-il pas été déposé avant de commencer la réforme générale des tarifs ?

Je vais vous le dire.

La compagnie des chemins de fer du Midi a conclu à la date du 3 novembre 1893, une convention qui fut approuvée par la loi du 27 novembre 1897 (*Bulletin des lois n° 1935*), par laquelle elle rétrocédait à l'Etat le canal latéral de la Garonne dont elle était concessionnaire, à la condition que celui-ci rachetât le canal du Midi.

Aux termes de l'article 9 de cette convention « scélérate », les tarifs applicables sur la ligne de Bordeaux à Cette, les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte ne devaient pas dépasser pour certains marchandises de première nécessité, nominativement désignées, des prix maxima d'ailleurs très bas qui furent insérés en annexes à ces tarifs généraux.

Or la concurrence de la batellerie, ayant été complètement ruinée par l'effet de ces prix, la compagnie du Midi ainsi que M. Claveille l'a déclaré, en demande aujourd'hui la suppression en vue de les relever dans des proportions considérables qui résulteraient de la réforme de la tarification en voie de réalisation.

Mais comme les prix en question ont été approuvés par une loi ils ne peuvent être relevés que par une loi et c'est celle loi que

le ministre ne se presse pas de proposer, craignant sans doute qu'elle ne soit pas votée.

C'est pourquoi il a passé outre et commencé la réforme en question en vue de mettre le Parlement en présence du fait accompli et, par suite, l'obliger à la voter lorsqu'elle lui sera présentée.

Conséquemment, M. le ministre Le Trocquer, qui avait le choix entre différents canaux, a pris précisément ceux qui sont le plus défavorables à sa thèse et le plus favorables à la mienne. Il vous a dit : « Votez cette loi de façon qu'on puisse réformer ces tarifs trop bas de chemins de fer en raison de la concurrence de la batellerie. »

Et, justement, l'exemple qu'il a proposé est inopérant. Vous aurez beau voter l'unification, le tarif de Cette à Bordeaux ne disparaîtra pas.

Je dois indiquer d'autres omissions encore ; je vous ai dit que je ne parlais pas de la vie chère, si ce n'est pour le vin et les pommes de terre. Les vins ont été l'objet de protestations tout à fait spéciales.

M. Guillaume Chastenet. Et justifiées.

M. Dominique Delahaye. J'ai demandé à M. le ministre quels étaient les tarifs, mais sa réponse ne tenait pas compte des majorations. Voici les résultats que j'ai trouvés pour le transport d'une barrique de vin de 280 kilogr., de Perpignan à Paris :

« Tarif applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1920 :

« 1<sup>er</sup> Sans la majoration de 25 p. 100 ni l'impôt de 10 p. 100, via Saint-Flour. Tarif général, 3<sup>e</sup> série :

« 347 kilom., Midi... 44,15 + 1,45 = 45,60  
« 534 kilom., P.-L.-M. 57,05 + 1,45 = 58,50  
104,10

« 104,10 × 280 kilogr. = 29,15. »

C'est bien le prix que m'a donné M. le ministre, je suis d'accord avec lui.

« 2<sup>e</sup> Avec majoration de 25 p. 100 et majoration projetée de 115 p. 100 (impôt de 10 p. 100 non compris) :

« Prix initial..... 29,15  
« Majoration 25 p. 100..... 7,2875  
« Majoration 115 p. 100..... 33,5225  
69,96

« 3<sup>e</sup> Prix applicable à ce même transport en 1917 :

« Tableaux A, B., 881 kilomètres. — Tarif spécial 103, chapitre 9. — Prix par fût, 11 fr. 50. »

Nous passons de 11 fr. 50 la barrique à 69 fr. 96.

Ce sont les gros marchands de vin qui absorberont tout le commerce. Et l'on m'écrit du pays : « Nous, les petits baricquailleurs, nous n'allons plus pouvoir exercer notre commerce direct avec la consommation. »

Voilà par quel côté cette réforme, comme le disait à si juste titre notre honorable collègue M. Perchof, est une calamité ; ce n'est pas en raison de la cherté excessive, car celle-ci porte sur des cas spéciaux. J'envisage la question tout comme M. Imbart de la Tour ; je ne veux point faire de bluff pour la cherté, là n'est pas la question, pas plus que sur le service public des compagnies, en prétendant qu'à titre de service public elles doivent travailler à perte. Non, ce sont là des théories fausses. Mais la théorie vraie, c'est que la fonction publique d'un réseau de chemin de fer, consiste à traiter tous les Français avec égalité et non pas à concentrer le commerce dans quelques rares mains.

Les réseaux, se préoccupant surtout de leur rôle, se demandent ce qui va pouvoir intensifier le trafic. Expédier un wagon de pommes de terre, par exemple, c'est-à-dire 10.000 kilogr., au lieu de faire 60 ou 70 expéditions, c'est beaucoup de travail évité.

Où, c'est beaucoup de travail évité, mais pour les compagnies, et, dans ces conditions, celles-ci ne remplissent plus leur rôle économique et social. Il ne faut rien supprimer des facilités données jadis. Vous avez créé le colis postal, et aujourd'hui vous parlez d'interdire des prix convenables pour des fractions de 100, 200, 500 et 1,000 kilogr. ! Vous allez ainsi ruiner l'agriculture et le commerce.

Je vais vous citer un autre chiffre, en prenant, pour exemple, la pomme de terre, 1,000 kilogr. de pommes de terre de Montpellier à Paris payaient, en 1917, 22 fr. de transport; ils payeraient 140 fr. aujourd'hui, soit près de 15 fr. par 100 kilogr., c'est-à-dire plus de la valeur intrinsèque de la marchandise avant la guerre.

Une circulaire de M. Lamy vous a été adressée à tous, et vous connaissez ainsi cet exemple. Mais il était bon qu'il fût cité à la tribune. Ce sont, du reste, seulement les deux exemples que je prendrai.

Quel sera le critérium quand on arrivera à faire l'unification de ces barèmes ? Car enfin, il y a les barèmes. Tous, ainsi que je l'ai dit au ministre, ne sont pas funestes : il y en a qui doivent être conservés, afin de ne pas détruire certaines industries, les ports de mer, notamment, l'exportation, comme l'a dit M. Perchot, le transit, puis même certains trafics.

On m'a cité une sucrerie du Nord, détruite pendant la guerre. Le tarif nouveau l'empêcherait de se reconstituer. On va lui donner des dommages de guerre, à la condition de le rétablir, mais vos tarifs viendront la ruiner ensuite.

Mais il y a un autre critérium : il se trouve dans le tarif concédé à un de nos très honorables collègues du Sénat, M. Gaston Menier. Le chocolat Menier est sur la frontière de ce qu'on pourrait appeler le tarif de faveur ou le tarif d'intérêt général. Je me rallie, pour ma part, en ce qui concerne le tarif concédé au chocolat Menier, au tarif d'intérêt général, parce qu'il est très bon et même nécessaire qu'une entreprise du genre de celle de M. Menier puisse prospérer à l'étranger comme en France.

M. Rouby. Cela vaut mieux que les cordes ! (Rires.)

M. Dominique Delahaye. Vous savez bien, mon cher collègue, que tout le monde a besoin de ficelle ici bas ! (Nouveaux rires.) Voilà le critérium auquel vous arriverez.

Je ne discute pas le cas du tarif dont notre collègue jouit dans son usine de Noisiel, pour l'expédition de ses chocolats. Je dis que certains produits jouissent d'un tarif de faveur qui devrait disparaître, alors que, ce tarif de faveur, je l'appliquerais au chocolat Menier. Je suis en ce moment votre défenseur, mon cher collègue : je suis comme le sabre de M. Prud'homme... (Interruptions.)

M. Gaston Menier. Je n'ai pas de tarif de faveur.

M. Dominique Delahaye. Pardon ! vous avez un tarif spécial qui n'est applicable qu'au chocolat Menier, cela n'est pas niable.

M. Gaston Menier. Je vous demande pardon !

M. Dominique Delahaye. Et moi aussi. Si vous niez l'évidence, nous reviendrons avec les documents à l'appui. (Exclamations.) Je pose le principe et je vous choisis comme critérium. Je vous dis qu'il faut maintenir les faveurs que vous avez parce qu'elles correspondent à un intérêt général. N'allez pas, au moment où je vous défends, m'attaquer, ingrat ! (Hilarité.)

M. Gaston Menier. Je n'attaque pas, je rectifie.

M. Dominique Delahaye. Voilà donc le cas du critérium à saisir ; voulez-vous me répondre ?

M. Gaston Menier. Je n'ai pas de tarif

spécial pour moi. Je serais heureux d'en avoir un, mais je l'ai vainement réclamé.

M. Dominique Delahaye. Telles sont, messieurs, les raisons que j'avais à vous soumettre. Il y en a beaucoup d'autres que j'oublie, et je m'en excuse, vu la dimension de mon dossier, mais, quand viendront les amendements, je pourrai reprendre ce que je n'ai pas dit aujourd'hui. (Murmures.)

Il me reste maintenant à parler de l'interpellation... (Protestations sur divers bancs.) Je ne dépose pas d'ordre du jour, mais M. Le Trocquer m'a dit : « Je suis responsable, vous pourrez m'interpeller. » Je n'y manquerai pas. Deux fois son prédécesseur s'est dérobé à mon interpellation. Veut-il bien me dire, lui, M. Le Trocquer, quel jour il veut fixer pour cette interpellation ? (Exclamations.)

Il paraît que le moment est mal choisi ! C'est une occasion de se dérober une fois de plus.

Maintenant, je peux vous dire pourquoi mon interpellation, si vous votez la loi telle qu'on vous la propose, sera beaucoup moins opérante.

Vous entendez bien que je ne veux pas improviser une unification, mais je veux demander qu'on en établisse une, après information légale auprès des corps commerciaux, après que, dans le Parlement, nous aurons eu tous ces précieux rapports du comité consultatif des chemins de fer qui sont demeurés pour nous un secret jusqu'à présent, quand nous aurons obtenu que, dans les nouveaux tarifs, on envisage simplement l'intérêt général, tout cela, messieurs, peut demander certainement deux ans.

Comme, pendant ces deux années qu'il faudra attendre pour que tout soit terminé, les compagnies ne souffriront de rien, puisque la somme dont elles ont besoin pour combler leur déficit — 2,401 millions — ma méthode la leur donne avec plus de certitude que celle qui est préconisée par le Gouvernement, j'espère, si la commission veut bien consentir à se réunir de nouveau pour entendre les auteurs d'amendements, que nous établirons un accord. Je ne désespère pas qu'après la publication de mes tableaux au *Journal officiel*, qu'après une étude plus attentive de ces tableaux par M. le ministre et par les membres de la commission, nous arrivions à une entente qui donnera, sans trop tarder, aux réseaux — il n'y aura plus de discussion de principe après — les 2,401 millions dont ils ont besoin, et à la France une unification correspondant aux besoins de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. (Très bien ! et applaudissements à droite.)

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

M. Coignet. Messieurs, nouveau venu au Sénat, j'ai cru néanmoins pouvoir intervenir dans ce débat à cause des travaux sur les transports que, depuis vingt-cinq ans, j'ai faits à la chambre de commerce de Lyon. J'aurais même été amené à cette tribune sans cette considération par l'interpellation de l'honorable M. Delahaye, qui m'a directement provoqué tout à l'heure.

Je rends hommage à M. Delahaye : c'est à son initiative qu'est due la fondation de l'assemblée des présidents de chambres de commerce.

Il a dit que, depuis, cette assemblée avait toujours choisi comme président, le président de la chambre de commerce de Paris ; mais elle a des vice-présidents qui sont des présidents de chambres de commerce de province. J'ai l'honneur moi-même d'être l'un de ces vice-présidents depuis une dizaine d'années.

En même temps que M. Delahaye prenait cette initiative, en vertu de la loi de liberté de 1893, qui a permis aux chambres de com-

merce de se concerter, mon honorable prédécesseur à la présidence de la chambre de commerce de Lyon, M. Isaac, prenait l'initiative de réunir toutes les chambres de commerce du réseau de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour fonder un office de transports, c'est-à-dire un bureau permanent chargé d'étudier toutes les réclamations de l'industrie et du commerce de notre région et de les présenter aux compagnies et aux pouvoirs publics.

J'ai l'honneur, depuis une dizaine d'années, d'être président de cet office.

Cette organisation a été imitée dans tous les autres réseaux français. Il existe, dans chaque réseau, aujourd'hui, un office. Ces offices ont même, l'année passée, formé une union qui m'a fait l'honneur de me choisir pour son président. Je crois donc avoir des titres à intervenir dans ce débat. (Approbatif.)

Je dirai tout de suite, pour répondre à un argument de M. Delahaye, que, au point de vue de l'unification des tarifs, il a fait une confusion.

A la fin de l'année 1918, période où l'on était encore en guerre, M. le ministre des travaux publics a eu la pensée d'aborder cette question de l'unification des tarifs, unification qui était demandée depuis si longtemps par le commerce ! A ce moment, on a dit que le ministre, en vertu des pouvoirs que lui donnait l'état de guerre, allait homologuer purement et simplement les propositions d'unification des compagnies, sans suivre la procédure habituelle, c'est-à-dire sans consulter personne, ni le comité consultatif, ni les chambres de commerce.

A ce moment, les chambres de commerce et toutes les organisations commerciales ont protesté vigoureusement et ont demandé qu'on suive la procédure habituelle. Il a été fait droit à cette réclamation, et, au lieu d'homologuer, en janvier 1918, cette unification, on a procédé à l'étude habituelle par le contrôle commercial de l'administration des travaux publics, puis par le comité consultatif des chemins de fer. Les chambres de commerce, dans le courant de l'année 1918, ont donc eu connaissance des propositions d'unification, et elles ont pu faire toutes les observations qu'elles ont voulu.

M. Dominique Delahaye. Permettez-moi une question : vous n'avez pas reçu de lettre du ministre vous invitant à délibérer.

M. Coignet. Le comité consultatif, dont j'ai l'honneur de faire partie, a étudié ces tarifs. Il a nommé des sous-commissions chargées spécialement chacune d'étudier un de ces tarifs. J'ai moi-même été désigné comme rapporteur pour quatre de ces tarifs.

Dans les sous-commissions, en présence des délégués des compagnies, on les a discutés d'une façon approfondie, et, dans ces pourparlers, nous avons obtenu très souvent des modifications et des déclassements de marchandises toutes les fois que le taux du tarif nous paraissait excessif.

M. le rapporteur. C'est très exact.

M. Coignet. Il est bien entendu que, puisque l'unification portait sur tous les tarifs, c'était un travail énorme et qu'il pouvait se glisser des erreurs dans cette revision.

Ne croyez pas, messieurs, que si l'on donnait au Sénat la tâche de reviser un à un les tarifs des chemins de fer, ceux-ci pourraient échapper aux erreurs. Ce n'est pas là le rôle du Sénat : c'est celui de l'administration. C'est pour cela qu'au comité consultatif et sur la demande de nombreuses chambres de commerce et offices de transport, nous avons obtenu, sur cette question du redressement des erreurs pos-

sibles ou des excès de majoration possibles sur telle ou telle marchandise, ce que j'appellerai deux soupapes de sûreté.

Première soupape : le ministre a déclaré qu'il n'homologuerait tous les tarifs en question que pour deux ans, jusqu'au 30 juin 1922.

**M. Dominique Delahaye.** Les ruines pourront s'accumuler d'ici là.

**M. Coignet.** Par conséquent, nous sommes sûrs qu'une révision sur tous les tarifs, sans aucune exception, sera faite dans le premier semestre de 1922, et que l'on pourra redresser les erreurs que l'expérience aura fait apparaître d'ici là. Mais cela ne nous a pas suffi, et, dans tous les tarifs spéciaux que nous avons examinés, lorsqu'il a paru que, par suite justement de la complexité de la question, l'enquête du contrôle commercial n'était pas suffisante et que les réponses des chambres de commerce n'étaient pas venues en assez grand nombre, nous avons alors spécialement demandé à M. le ministre d'insérer dans les tarifs pour ces marchandises que, si un trouble économique venait à résulter de ce tarif dans l'industrie en question, il procéderait tout de suite à la révision de ces tarifs sans attendre le délai de deux ans expirant le 30 juin 1922. C'est ainsi que, dans l'immense majorité de l'industrie et du commerce, nous nous sommes ralliés à cette unification des tarifs.

On a dit que l'on a eu tort de l'appliquer immédiatement ; mais permettez-moi de vous dire que nous la demandions depuis quinze ou vingt ans et qu'elle avait toujours échoué parce qu'elle ne pouvait se faire sans le relèvement des tarifs. Si l'on avait unifié sur les tarifs les plus bas, c'eût été la ruine absolue des compagnies, et cela ne se pouvait pas. Augmenter en temps de paix les tarifs de certaines marchandises, c'était provoquer toujours des réclamations, et l'on avait constamment reculé devant cette réforme.

Aujourd'hui, cependant, on est bien obligé d'admettre ces relèvements devant le prix de revient croissant de toutes choses. La réforme est donc devenue possible et j'espère qu'elle s'accomplira dans les conditions que je viens de vous indiquer.

Ceci dit, je voudrais reprendre la question un peu dans son ensemble et vous indiquer que la considération qui domine dans les préoccupations des chambres de commerce, c'est la nécessité absolue de rétablir la situation financière des compagnies de chemins de fer. (*Très bien !*) Nous nous trouvons en présence d'un déficit évalué en 1920, et pour une année seulement, à 2,401 millions, mais qui sera certainement porté à 3 milliards et plus par le simple fait du vote de près de 500 millions pour les cheminots il y a huit jours.

**M. le rapporteur général de la commission des finances.** 300 millions, environ.

**M. Coignet.** Il est probable, en tout cas, que le chiffre de 2,400 millions sera dépassé, d'autant plus que nous sommes au 12 février et que, par conséquent, l'augmentation des tarifs demandée ne portera pas sur douze mois.

Nous n'avons pas l'habitude, dans le commerce, de souhaiter la faillite de nos fournisseurs. Nous savons très bien que, quand un fournisseur est sur le point de faire faillite, il livre mal, et ne peut plus remplir ses engagements. (*Très bien ! très bien !*)

Ce que nous voulons, dans le commerce et l'industrie, c'est beaucoup moins discuter l'augmentation rationnelle des prix qui résulte du changement de valeur de la monnaie que la quantité, que les livraisons. C'est ce qui fait souffrir l'industrie et le commerce.

**M. Tissier.** Oui, mais il faut des garanties pour l'avenir.

**M. Coignet.** Nous sommes obligés actuellement de faire des transports automobiles sur des distances que vous ne soupçonnez pas. A Lyon, par exemple, nous avons expédié par automobile des marchandises à Dunkerque.

**M. Gaston Menier.** Et à quel prix !

**M. Coignet.** Des augmentations légitimes et modérées ne feront donc pas reculer l'industrie et le commerce ; elles leur apporteront, au contraire, l'assurance que les transports seront réellement améliorés. (*Très bien ! très bien !*)

Quels moyens avons-nous de combler ce déficit ? Hier, l'honorable M. Flaissières nous en indiquait un : il faut continuer la politique suivie jusqu'à ce jour, continuer à emprunter, ou à faire emprunter les compagnies pour payer le déficit d'exploitation.

Cette politique nous a amenés au déficit de 3,700 millions au 31 décembre 1919, déficit dont on ne parle plus, mais dont on traînera le poids jusqu'à quand ?... Aucun industriel n'approuvera cette politique. L'emprunt n'est pas fait pour payer les dépenses d'exploitation, pour payer la main-d'œuvre et le prix du charbon. (*Très bien !*)

Oui, il faut emprunter pour le capital de premier établissement, capital sans lequel le travail humain ne peut servir à rien, il faut emprunter pour augmenter nos gares, emprunter pour les travaux de nos ports, emprunter pour achever le réseau de nos voies navigables, emprunter pour nous procurer les 2 milliards nécessaires pour les télégraphes et les lignes téléphoniques (*Applaudissements*), emprunter pour construire des manufactures de tabac et d'allumettes qui puissent répondre à la consommation française et nous éviter d'acheter ces produits à l'étranger. Oui, il faut emprunter pour le capital de premier établissement ; mais les frais d'exploitation doivent être couverts par les recettes annuelles. (*Nouveaux applaudissements.*)

Il y a un autre moyen de combler le déficit qui a été développé en passant par certains orateurs : c'est de faire payer aux contribuables et non pas à l'usager le déficit d'exploitation. Ce serait profondément injuste. Comment ! vous feriez payer par le paysan, qui ne voyage pas, les voyages d'agrément du bourgeois et de l'ouvrier ! Car il y a des ouvriers à qui leur salaire permet maintenant de faire des voyages d'agrément.

**M. Touron.** Et même, souvent, ils voyagent gratuitement.

**M. Coignet.** Vous voudriez qu'on laisse au tiers du prix de revient le transport des marchandises et que l'on fasse supporter la perte au paysan, qui vit, sur place, du produit de son travail et qui a moins recours aux transports que tout autre ! Ce serait une profonde injustice.

Mais il y a une autre considération, c'est que vous troubleriez ainsi le libre jeu des lois économiques en matière de transports. Comment ! vous assureriez, par des subventions de budget, les deux tiers du prix de revient des transports et vous n'en feriez payer qu'un tiers !

Hier, M. le ministre disait qu'un des bons résultats de l'unification des tarifs serait la destruction des tarifs de guerre des compagnies de chemins de fer contre la navigation. Mais, si vous maintenez les tarifs actuels, qui sont au tiers de leur valeur, vous feriez de la tarification des chemins de fer une arme de guerre contre la navigation et la batellerie. Le prix de revient du transport par la batellerie est aujourd'hui plus élevé que les tarifs actuels des chemins de fer, il ne sera pas plus élevé que les tarifs

futurs ne le seront une fois qu'ils auront été relevés ; mais, si vous les maintenez au-dessous de la normale, la batellerie serait condamnée à mourir.

Nous sommes donc amenés à la nécessité de hausser les tarifs et de les mettre en équilibre avec les prix de revient.

Mais pourquoi ce débat est-il posé ici ? Pourquoi vient-il devant le Sénat ? C'est parce que M. le ministre a le droit d'homologuer les hausses de tarifs et que l'on ne peut pas les élever sans avoir recours à sa signature.

Cette organisation a été instituée pour obvier à des abus possibles des compagnies de chemins de fer, pour éviter qu'elles fassent des inégalités de traitement, qu'elles accordent des faveurs imméritées, qu'elles aient des bénéfices excessifs ; mais jamais cette clause de sauvegarde n'a été introduite pour amener la ruine des compagnies. Comment ! vous avez admis que, pendant la guerre, on pouvait reviser même des contrats qui avaient le caractère de forfaits, parce que la guerre a apporté de tels changements dans les conditions économiques de toutes choses qu'il était impossible que les parties, dans leurs conventions, eussent prévu un pareil bouleversement ; la loi Failliot a consacré ce principe éminemment équitable, et aujourd'hui vous viendriez dire, en vertu de votre droit de contrôle : « Je décrète la ruine des compagnies ! » L'équité exige que vous mettiez les compagnies de chemins de fer, comme toute industrie, dans des conditions normales où les compagnies pourront envisager l'avenir, augmenter leur action utile, afin de fournir ce que demande l'industrie : la quantité des transports.

Je le disais, il y a une minute, il faut emprunter pour accroître le matériel et l'effectif des locomotives. A ce point de vue, je n'ai pas été rassuré hier par les déclarations de M. le ministre des travaux publics, quand il a dit que nous avions un nombre de locomotives égal à celui d'avant-guerre. Il est vrai qu'il y a 4,000 locomotives en réparation ; mais elles ne sont réparées que dans de longs mois.

Ce n'est pas le nombre d'avant-guerre qui nous est nécessaire pour le relèvement économique de la France : il faut augmenter notre production ; et, pour cela, il nous faut une plus grande quantité de matériel, pour avoir une plus grande quantité de transports.

Je reviens maintenant à l'unification des tarifs. Il faut bien entendre que cette unification consiste à fixer un prix unique, quel que soit le réseau ; ce n'est pas le même prix, quelle que soit la marchandise.

Pour les marchandises, en vue d'arriver à une simplification, on a adopté provisoirement un ensemble de 28 tarifs, que l'on a appelé le clavier des tarifs. C'est entre ces tarifs, qui sont plus ou moins élevés, que l'on répartit les marchandises. Par conséquent, le débat avec les compagnies de chemins de fer et avec le ministre consiste à appliquer à chaque marchandise exactement le barème qui convient. C'est ainsi qu'on obtient des compagnies, d'après les instructions qui ont été établies, que telle marchandise, qui aura été injustement classée à tel barème, devra être déclassée de un ou deux barèmes. Il est possible qu'il y ait eu certaines erreurs et que des marchandises, comme le vin, aient été mal déclassées et qu'il faille les déclasser. Mais, quand nous nous sommes trouvés en présence des superphosphates, le principal des engrais pour le tonnage, par exemple, le comité consultatif, devant l'intérêt considérable de l'agriculture, n'a pas hésité à prendre un barème plus faible que le précédent, de telle sorte que la hausse est contrebalancée par le barème adopté et que les

superphosphates payeront à peu près le même prix qu'auparavant.

**M. Simonet.** Voilà une déclaration intéressante.

**M. Coignet.** Si j'ai donné rapidement les idées générales de l'industrie et du commerce sur cette réforme, sur le projet de loi qu'ils vous proposent d'accepter, je vous demande, pour ces considérations générales, de le voter tel qu'il est, pour qu'il soit applicable tout de suite.

Je vais au-devant des objections de **M. Delahaye**. Parmi les amendements déposés, il en est, sur des points de détail, qui pourraient être examinés, mais n'oubliez pas qu'il s'agit d'un relèvement temporaire de tarifs, uniquement pour l'année 1920.

**M. Dominique Delahaye.** Oui, mais homologués jusqu'en 1922.

**M. Coignet.** Le débat reviendra. La hausse actuellement demandée est de 115 p. 100.

**M. Dominique Delahaye.** Mais les tarifs, ce n'est pas la hausse.

**M. Coignet.** La hausse actuelle n'est que pour 1920. Par conséquent, si la hausse qui provient de l'unification générale des tarifs dans le courant de l'année démontre qu'elle suffit à boucher le trou, vous n'aurez qu'à ne pas voter de nouveau pour l'année 1921, la majoration de 115 p. 100 que vous allez voter pour 1920.

**M. Dominique Delahaye.** Vous confondez l'unification et la majoration.

**M. Coignet.** Vous avez, dans le projet qui vous est soumis, l'assurance que cette hausse de 115 p. 100 qui vous est demandée sera discutée de nouveau avant la fin de l'année 1920.

Il pourra être nécessaire de la faire pour 1921 ; pour mon compte, je ne me fais pas d'illusion, je ne crois pas que les choses se seront absolument rétablies en France d'ici la fin de l'année 1920. Alors, vous discuterez de nouveau le taux qui sera nécessaire et vous prendrez en considération tous les éléments. Mais, si vous ajournez la discussion par votre vote, comme nous sommes déjà en février, la hausse des tarifs, au lieu de se produire pour onze mois, ne se produira plus que pour dix ou neuf mois, en sorte que le trou que vous voulez combler ne l'aura pas été.

J'insiste, en terminant, sur cette considération générale que, si l'on veut que la France retrouve son assiette économique, il nous faut augmenter la production pour pouvoir exporter, et en plus grande quantité que nous n'exportons avant la guerre.

A cet effet, la condition première, sur laquelle nous retombons toujours, c'est celle des transports en quantité, entendez-le bien, plutôt que celle de la plus ou moins grande élévation des prix. L'augmentation du matériel, l'accroissement du transport est indispensable pour mettre fin au détestable régime des priorités qui, malheureusement, reste encore aujourd'hui une nécessité. (Applaudissements.)

Il faut bien, quand il n'y a pas assez de places dans un omnibus, distribuer des numéros d'ordre pour y entrer. Mais les chemins de fer ne remplissent plus leur rôle, qui est d'accepter tous les transports qu'on leur offre. Pour obtenir ce résultat, il faut donner aux compagnies de chemins de fer la sécurité et l'assurance qu'elles peuvent envisager l'avenir et faire des commandes de matériel, même à l'étranger.

A ce propos, qu'il me soit permis de regretter que, en 1915, par une vue étroite, sous prétexte de ménager le change, on ait fait annuler les commandes de locomotives en Amérique. On en a recommandé depuis, mais il y a eu décalage. Les premières commandes, celles de 1915, nous ne les avons pas reçues.

Je fais appel à **M. le ministre des travaux publics** pour augmenter le volume des transports, ce dont nous avons besoin ; pour cela, il faut faire coïncider et converger aussi bien les efforts de chemins de fer que ceux de la batellerie. J'ai passé quinze années de ma vie à Lyon pour obtenir, avec l'appui de la ville de Lyon et des pouvoirs publics, un raccordement entre la voie ferrée et la navigation. (*Mouvements divers.*)

Ce raccordement était entrepris au moment où la guerre a été déclarée, les travaux ont été suspendus, ils sont repris aujourd'hui. A quoi serviraient-ils si l'on n'utilise pas la navigation ? Vous vous servirez de la navigation en même temps que des chemins de fer, en permettant à l'un et à l'autre d'obtenir des prix rémunérateurs. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Claveille.** Messieurs, je n'ai pas la prétention de compléter, pour si peu que ce soit, les discours prononcés à cette tribune par les orateurs qui m'y ont précédé. Vous avez entendu un exposé lumineux et magistral de mon ami **M. Imbart de la Tour**, les explications très complètes de mon excellent ami et successeur **M. Le Trocquer**, les indications extrêmement utiles de **M. Jénouvrier**, et tout à l'heure, par la bouche de **M. Coignet**, les raisons qui, pour moi, justifient le mieux le vote du projet qui vous est soumis.

Mes oreilles tintent quand on parle de chemins de fer. Aussi bien, mon nom ayant été prononcé à plusieurs reprises, vous m'excuserez si je sollicite pour quelques minutes votre bienveillante attention. Je n'en abuserai d'ailleurs pas, quelque familier que me soit le sujet.

Je voudrais, tout d'abord, poser en principe qu'il doit être bien entendu que, lorsqu'il s'agit d'un service industriel, qu'il soit concédé ou exploité directement par l'Etat, par un département ou par une commune, nous devons prendre résolument l'habitude d'équilibrer normalement ses recettes et ses dépenses. (*Très bien !*) Il y a, en France, à cet égard, des progrès énormes à réaliser. Si je pouvais passer en revue tous les services publics à caractère industriel qui accusent d'énormes déficits comblés par les budgets de l'Etat, des départements et des communes, vous en seriez, je crois, effrayés. C'est une tendance qu'il faut absolument faire disparaître. Les financiers à l'imagination la plus fertile auront toutes les peines du monde pour trouver, dans de telles conditions, les impôts nécessaires à l'équilibre du budget normal de la France.

C'est ainsi que, avant peu, vous aurez à vous occuper certainement de savoir comment les chemins de fer d'intérêt local devront fonctionner. Vous verrez que leur situation est désastreuse dans chaque département. Ils sont tous sur le point de faire faillite. Si nous ne changeons pas de méthode, la France aura des charges qu'elle sera incapable de supporter.

Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit. Cependant, il me sera permis de déclarer que, pendant la guerre, les exploitants des chemins de fer sont peut-être les seuls industriels ayant travaillé pour la défense nationale qui aient perdu de l'argent. (*Approbation.*)

De 1914 à 1919, ils ont perdu la somme formidable de 3.700 millions ; il y aura quelque difficulté à la récupérer.

Ils sont, cependant, à bien des points de vue, assimilables aux industriels ordinaires. Ils ont du personnel, dont le salaire doit suivre le renchérissement de l'existence ; ils sont obligés d'acheter du charbon, des matières premières. Comment peut-on admettre un seul instant qu'avec le pouvoir actuel d'achat de l'argent que vous connaissez, alors qu'ils doivent dé-

penser trois ou quatre fois plus qu'avant les hostilités, ils puissent recevoir dans le même temps, en échange des services rendus, les mêmes prix de transport. C'est tout à fait inadmissible. Il est donc tout naturel que l'on augmente les tarifs.

D'ailleurs, lorsque le législateur a approuvé le cahier des charges des compagnies de chemins de fer, il a inséré un certain article 48 qui a prévu de la façon la plus nette les abaissements et les relèvements de tarifs. Cela veut dire évidemment que, suivant les événements économiques, on abaissera les tarifs lorsque les circonstances le justifieront, et qu'on les relèvera lorsqu'il y aura des circonstances en sens contraire. C'est le bon sens pur et simple. (*Adhésion.*)

Le bouleversement effroyable, que nous venons de subir justifie certainement le relèvement proposé.

Il faut d'ailleurs, observer que l'on n'a pas fait toujours que des relèvements de tarifs. Un jour, j'ai exposé devant la Chambre que les compagnies de chemins de fer avaient eu le grand tort, à mon avis, d'adopter une politique exagérée d'abaissement. Elles ont agi ainsi dans bien des cas pour attirer au chemin de fer des transports dévolus normalement à la batellerie.

**M. Delahaye** a parlé tout à l'heure du canal du Midi. J'en pourrais citer d'autres, notamment dans la région du Nord.

Cette politique a été approuvée par nos prédécesseurs. Aujourd'hui il faut la faire disparaître. Quels que soient les efforts des ministres des travaux publics qui se succéderont, ils auront à assurer les transports en utilisant l'ensemble des voies de communication. (*Très bien ! très bien !*)

Il faudra faire une politique permettant de se servir à la fois et concurremment des chemins de fer d'intérêt général et local, aussi bien que des canaux et des rivières, en même temps qu'elle permettra de les améliorer. Je suis d'accord sur ce point, comme d'ailleurs sur tous les autres, avec mon successeur et ami **M. Le Trocquer**.

Mais il ne peut, hélas, aujourd'hui s'agir d'abaissements de tarifs, alors que tout a augmenté et dans quelles proportions !

Les chemins de fer doivent donc s'assujettir à la règle générale.

Je voudrais, cependant, ouvrir à cet égard une parenthèse pour dire que je n'admets pas que l'on soutienne, comme le font certaines personnes mal informées, qu'en défendant le relèvement des tarifs j'ai voulu avantager les compagnies. Non, j'ai voulu simplement faire un acte de justice, dans ma pleine et absolue indépendance à l'égard de tous. C'est notre conscience qui doit nous dire que, puisque tout a augmenté, il n'y a pas de raison pour considérer les chemins de fer comme des parias auxquels on refuse ce que l'on consent aux autres. (*Très bien ! très bien !*)

On a essayé de vous dire, messieurs, que l'on n'était pas très bien fixé sur ce qu'il fallait comme argent. On a exagéré. Si l'honorable **M. Delahaye** s'était adressé à moi...

**M. Dominique Delahaye.** Je vous ai écrit ; vous ne répondez pas à mes lettres. Ce petit jeu a duré un an.

**M. Claveille.** Je répondais à toutes les lettres que je recevais.

**M. Dominique Delahaye.** Mais non ; je pourrais lire d'ailleurs vos lettres à la tribune.

**M. Rouby.** Il répondait donc !

**M. Dominique Delahaye.** Il répondait pour ne rien dire.

**M. Rouby.** **M. Claveille** n'est plus ministre ; il est sénateur. Pourquoi l'interpellez-vous ?

**M. Dominique Delahaye.** Je ne l'inter-

pelle pas, je l'interromps. Vous confondez interruption et interpellation.

M. le président. Ni l'une ni l'autre ne sont permises; veuillez continuer, monsieur Claveille.

M. Claveille. Examinons donc le projet de budget de 1920. Lorsque l'on fait un projet de budget, on ne peut affirmer que tous les chiffres prévus vont se trouver exacts.

Comme le faisait remarquer tout à l'heure M. le rapporteur général, ce ne sont que des prévisions qui se réaliseront plus ou moins, mais qui ont de fortes chances de se réaliser.

Le projet de budget de 1920 est le suivant :

*Recettes commerciales non majorées.*

« Voyageurs.....	727 millions.
« Marchandises (en tablant sur l'application des nouveaux tarifs proposés pour l'unification).....	1.779 —
« Majoration de 25 p. 100 prévue par la loi du 31 mars 1918.....	605 —
« Total.....	3.111 millions.
« Recettes diverses.....	30 —
« Total.....	3.141 millions.

Les dépenses d'exploitation et les charges des capitaux s'élèveront à 5,542 millions.

D'où il résulte un déficit de 2,401 millions, compte tenu de la majoration correspondant à l'unification des tarifs de petite vitesse. On fera face au déficit de la manière suivante :

Majoration moyenne supplémentaire sur les voyageurs (50 p. 100), $727 \times 0,50$ .....	363 millions.
Majoration de 115 p. 100 sur les marchandises, $1,779 \times 1,15$ .....	2.045 —
« Total.....	2.408 millions.

Soit 2,400 millions en nombre rond.

Avant de s'arrêter aux majorations ci-dessus de 50 et de 115 p. 100, on s'est demandé si l'on allait faire une majoration générale analogue à celle de 25 p. 100 qui avait été votée en mars 1918 sur ma proposition, c'est-à-dire une majoration uniforme sur les voyageurs et les marchandises, ou bien si l'on ferait une majoration moindre pour les voyageurs et un peu plus forte pour les marchandises.

La question a été examinée par le comité consultatif des chemins de fer. Je tiens à dire que ce comité, présidé par l'honorable M. Tissier, président de section au conseil d'Etat, et composé d'hommes éminents, désintéressés et compétents, a étudié cette question, comme toutes les autres, de la façon la plus remarquable. Quand on a eu des rapporteurs qui s'appellent Coignet, Cazellis, que j'ai le plaisir de voir sur les bancs du Sénat, comme M. Grüner, qui a fait un rapport extrêmement clair et probant sur la matière la plus intéressante de l'industrie française, la houille, quand on voit un homme comme M. Théodore Laurent, directeur général des aciéries de la marine et d'Homécourt, faire des rapports sur les produits métallurgiques — et je m'excuse de ne pas nommer les autres — quand on voit ces hommes particulièrement qualifiés travailler pendant des mois entiers sur toutes ces questions de tarif, on peut, avec leurs travaux, répondre sans peine à toutes les attaques,...

M. Dominique Delahaye. Pourquoi ne m'avez-vous pas communiqué ces rapports, puisqu'ils étaient si intéressants et si décisifs?

M. Claveille. Messieurs, pour trouver les 2 milliards 400 millions, on a pensé qu'il

fallait faire une majoration moindre pour les voyageurs et plus grande pour les marchandises. On vous propose donc 50 p. 100 de majoration nouvelle pour les voyageurs, et 115 p. 100 pour les marchandises. Ce principe admis, il s'agissait de savoir si la somme serait fournie soit par l'unification seule des tarifs, soit par une majoration seule générale de l'ensemble des tarifs. On s'est arrêté à une combinaison des deux systèmes, pour les raisons très fortes données dans un rapport du 7 mai 1919, préparé par M. Alexandre, vice-président du conseil général des ponts et chaussées, que j'ai là sous les yeux, mais que je ne veux pas lire, malgré le très haut intérêt qu'il présente à tous égards.

L'unification m'a valu toutes les attaques possibles et imaginables. C'est une des choses dont je m'honore le plus, je tiens à le dire à cette tribune... (Très bien !)

M. Dominique Delahaye. Vous n'êtes vraiment pas difficile.

Plusieurs sénateurs. Laissez parler l'orateur !

M. Claveille. J'en prends entièrement la responsabilité et aucune attaque ne m'éfraye.

M. Dominique Delahaye. Vous prenez maintenant cette responsabilité. C'est inadmissible cela, car, étant ministre, vous n'avez pas voulu être responsable.

M. Claveille. J'ai été sous-secrétaire d'Etat pendant un an et ministre pendant deux ans. C'est moi qui ai attaché mon nom à l'unification des tarifs et approuvé les dix premières propositions sur ce sujet.

M. Imbart de la Tour a dit très justement que c'est le ministre qui est responsable. Le responsable, que l'on cherche, c'est moi; je suis, d'ailleurs, en bonne compagnie.

M. Dominique Delahaye. Ce n'est pas admissible. (Mouvements divers.)

M. le président. Monsieur Delahaye, vous avez été écouté avec la plus grande attention sans être interrompu; veuillez écouter de même les autres orateurs.

M. Claveille. L'unification des tarifs a été demandée pour la première fois, en 1878, par la commission des chemins de fer du Sénat. Le rapporteur, M. George, dans un travail remarquable, a incité l'administration à faire l'unification. En 1881, un ministre, qui était, je crois, M. Varroy, a envoyé une circulaire aux compagnies, circulaire dans laquelle il expliquait très clairement que le plus grand service à rendre à l'agriculture, à l'industrie et au commerce était de procéder à l'unification.

Depuis lors, cette modification a été demandée par tout le monde, et en 1909, la Chambre s'est saisie de la question à propos de la viticulture.

M. Sibille, un homme des plus compétents, un des plus remarquables rapporteurs du comité consultatif des chemins de fer, a fait un rapport, que voici, dans lequel il a analysé toutes les solutions possibles; il a fait un historique lumineux de l'unification des tarifs; il a conclu en invitant le Gouvernement à la réaliser dans le plus bref délai possible. Ce rapport a été discuté par la Chambre. M. Millerand était alors ministre des travaux publics. Il a appuyé énergiquement la solution proposée par M. Sibille et la Chambre des députés l'a adoptée à l'unanimité.

De 1910 à 1914, on a parlé, on a écrit; en France, cela arrive souvent.

M. Simonet. Et l'on a fait des rapports.

M. Claveille. A partir de 1914, on a fait autre chose, on a fait la guerre; les chemins de fer y ont participé, — je n'ai pas besoin de vous dire dans quelle mesure, — et ceux qui avaient l'honneur de les diriger à ce moment y ont participé aussi. Pendant la guerre, en 1918, alors que nous avions des préoccupations

que je ne rappellerai pas au Sénat, il s'est trouvé un homme, que voici, qui, avec beaucoup d'autres, je le reconnais, avec les directeurs des compagnies, s'est dit : « Il faut faire quelque chose dans le sens de la révision des tarifs spéciaux de petite vitesse. » Sans doute, chaque fois qu'on veut faire une réforme en France, c'est difficile, mais j'ai pensé que le moment était venu de s'attaquer à la question. Pourquoi? parce que je prévoyais bien le bouleversement économique effroyable qui allait succéder à la guerre, le changement de tous les prix et de tous les courants de transport. Je me suis dit que si on ne profitait pas de cette occasion, jamais on ne ferait l'unification des tarifs. Je me suis donc adressé aux directeurs des compagnies de chemins de fer. Je leur ai dit : « Le moment est favorable », et j'ai causé avec eux. Je sais bien qu'au fond, ce sont les compagnies qui ont l'initiative des tarifs; mais le ministre n'est pas un muet, incapable d'intervenir auprès des compagnies quand il le faut. J'ai donc insisté auprès des directeurs pour qu'ils travaillent dans ce sens. Leur liberté d'action n'a été nullement atteinte.

Ils se sont mis à l'ouvrage et ont accompli, alors, un travail de Romain, — car on ne touche pas à plusieurs milliers de prix fermes, à plus de 500 barèmes, qui ont d'ailleurs l'aspect le plus ingrat et le plus extraordinaire que vous puissiez imaginer...

On s'en rend compte d'ailleurs en présence de ce livre de 12 centimètres d'épaisseur et de 1,770 pages de 26 x 36. Les compagnies se sont donc attaquées à cette besogne, encore qu'elles eussent à ce moment bien d'autres préoccupations. Le travail a été effectué, quoi qu'on en ait dit, avec toutes les formalités réglementaires et je suis prêt à démontrer qu'aucune d'elles n'a été négligée. D'ailleurs, le ministre des travaux publics a le devoir de consulter toutes les autorités compétentes, et c'est ce qui a été fait. La preuve, c'est que nous avons les avis d'un grand nombre de chambres de commerce, avis motivés, en majorité favorables, comme l'a si bien dit M. Coignet. Ces avis ont été soumis au comité consultatif des chemins de fer et celui-ci a établi le rapport dont je parlais tout à l'heure.

Donc je peux dire que je me suis entouré de toutes garanties en faisant l'unification des tarifs, ou tout au moins les unifications que j'ai réalisées — je ne parle bien entendu que des principes généraux, je ne veux pas entrer dans les détails de chaque tarif, et j'en suis convaincu —; mon ami M. Le Trocquer me suivra pour les autres, dans les conditions qu'il a indiquées. Je dis donc que cette unification offre toutes les garanties possibles. Je me suis peut-être trompé pour quelques cas; cela se peut. On ne modifie pas plusieurs milliers de prix fermes sans se tromper quelquefois; mais j'en suis convaincu malgré ces quelques erreurs, faciles à rectifier d'ailleurs, elles ont réalisé un travail de longue haleine qui aura les conséquences les plus heureuses à tous les points de vue, travail dont je prends toute la responsabilité et qui s'est fait, je le répète, en observant toutes les formes réglementaires.

Vous demandez, messieurs, très sincèrement, des réformes. Vous voulez en faire. Moi aussi. Permettez-moi seulement de vous faire observer que vous demandez l'unification des réseaux. J'en dirai un mot tout à l'heure. Je la demande aussi. Mais c'est précisément aujourd'hui la première fois que l'on fait quelque chose en vue de cette unification: il ne faut donc pas critiquer; l'unification des tarifs est la première des conditions à réaliser dans l'ordre d'idées qui a été indiqué. (Applaudissements.)

Il y a même une autre unification désirable, — et, ici, je me permettrai de nommer M. Jénouvrier. Nous avons parlé souvent ensemble de cette question, lorsque j'étais directeur des chemins de fer de l'Etat, et je l'ai souvent entendu vous dire, à la tribune, ainsi qu'un certain nombre de ses collègues de l'Ouest : « Comment ! on a racheté l'Ouest : l'ancien réseau de l'Etat et l'ancien réseau de l'Ouest n'en font plus qu'un seul et cependant vous nous transportez des bestiaux, par exemple, à des tarifs différents sur les deux anciens réseaux pour la même distance ! » Que de fois j'ai entendu demander ici la péréquation des tarifs entre les deux réseaux de l'Etat et de l'Ouest. On avait raison. Ce n'est pas une fois, mais vingt et trente fois que vous avez demandé la même chose. C'est cela que je vous apporte. C'est cela que vous donne le système que j'ai l'honneur de soutenir devant vous.

Voici un autre argument : soit, par exemple, un transport de bestiaux qui viennent de 400 kilomètres, de la province à Paris, par le réseau de l'Etat, l'ancien réseau de l'Ouest, l'Orléans ou le Paris-Lyon-Méditerranée. Je ne veux pas vous donner de chiffres ; mais essayez de vous rendre compte des prix de transport dans chaque cas, et vous trouverez quatre prix très différents. La France est cependant bien un pays uni, elle ne forme qu'un territoire. (*Vive approbation.*) Comment, alors, pouvez-vous admettre que les bestiaux venant de la même distance de Paris payent quatre prix différents ? C'est inadmissible. (*Très bien !*) C'est cela que nous avons voulu éviter.

Mais il y a autre chose que nous voulons souligner. Le projet qui vous est soumis comporte un premier pas vers l'unité financière. On n'a guère insisté sur ce point, pourtant très important. On vous a signalé cependant que le relèvement des tarifs ne va pas augmenter les dividendes des actionnaires des compagnies. Au contraire, il est bien spécifié dans la loi que les compagnies ne pourront pas recevoir en 1920 plus que leurs dépenses d'exploitation, plus les dividendes et les autres charges du capital prévues par les conventions. S'il se produit un excédent, ce qui va, d'ailleurs, arriver pour certains réseaux, il entrera dans la caisse commune, et c'est le ministre — après avoir fait prendre un règlement d'administration publique qui est prévu dans la loi — c'est le ministre qui fera porter l'excédent d'un réseau — mettons celui de l'Orléans qui en aura probablement un — sur celui de l'Etat, par exemple, qui n'en aura sans doute pas. Voilà l'unité financière, voilà la solidarité entre les réseaux ! Croyez-vous qu'il serait juste d'essayer de réaliser ce système d'équilibre financier reportant les excédents d'un réseau sur l'autre si, préalablement, on n'unifiait pas les tarifs sur tous les réseaux ? Supposez que je dise au Paris-Lyon-Méditerranée, auquel s'intéresse particulièrement M. Coignet, et qui a souvent des tarifs plus élevés que ceux de l'ancien réseau de l'Etat : « Nous avons appliqué une majoration qui va vous fournir un excédent ; je vais mettre cet excédent à la disposition du réseau de l'Etat pour combler son déficit. » Les clients du Paris-Lyon-Méditerranée diraient : « Cet excédent, c'est nous qui l'avons produit, et l'opération que vous nous proposez serait parfaitement injuste. »

M. Coignet. Il y a deux ans, on a proposé ce système. Nous l'avons repoussé, parce que nous ne voulions pas payer de notre propre bourse les déficits des réseaux de l'Etat sur lesquels les tarifs étaient inférieurs à ceux du Paris-Lyon-Méditerranée.

M. Claveille. Vous aviez parfaitement raison, monsieur Coignet. C'est parce que

j'ai lu les documents que vous m'avez envoyés en qualité de directeur de l'office du Sud-Est, que j'y ai trouvé une raison de plus pour procéder à l'unification des tarifs.

Si vous votez le projet de loi, bien que l'unification ne vous y soit pas soumise, vous donnerez néanmoins à cette mesure votre adhésion morale.

M. Dominique Delahaye. L'unification ne nous est pas soumise, et nous devons y donner notre adhésion morale !

M. Claveille. Ma formule est peut-être mauvaise, monsieur Delahaye, mais je vous ai laissé employer les vôtres tranquillement, et je vous prie d'agir de même à mon égard. (*Très bien !*)

On va réaliser — que ce soit le Parlement ou l'administration, je ne précise pas — l'unification des tarifs spéciaux pour l'ensemble des réseaux français. Vous allez introduire dans la loi un principe extrêmement fécond, celui de la solidarité des réseaux. Voilà bien le commencement de l'unification et de la solidarité entre toutes les parties du réseau français ! Eh bien ! cela constituera une bonne préparation au projet de loi que mon ami M. Le Trocquer vous proposera, qu'il s'est engagé à présenter bientôt, ce dont je le remercie d'ailleurs, car il a voulu tenir l'engagement que j'avais pris moi-même.

Dans ce projet vous trouverez bien d'autres unifications. Je pense, et ce n'est pas d'aujourd'hui que je le dis, que le particularisme des réseaux, auquel M. Imbart de La Tour a fait allusion, doit disparaître et qu'à la tête de l'ensemble des réseaux français, il doit y avoir un conseil d'administration unique, une direction générale commune, qui puisse imposer sa volonté pour tous les grands intérêts généraux. (*Très bien ! très bien !*)

Cela lui sera d'autant plus facile que les tarifs auront été unifiés et que la solidarité financière entre tous les réseaux aura déjà été établie.

Je me permets de rappeler, bien qu'il faille toujours être modeste, que l'unification, en ce qui concerne le matériel, a été réalisée non par la loi, mais par une simple décision, elle est, aujourd'hui, un fait accompli.

J'estime que les unifications que j'aurai ainsi préparées permettront facilement au législateur d'adopter le système général dont j'ai dit quelques mots et qui tend à réaliser, dans ses grandes lignes, l'unité qui, selon moi, est indispensable au bon fonctionnement des réseaux français. (*Vive approbation.*)

Je pense avoir été logique, depuis nombre d'années, j'ai réfléchi au régime des chemins de fer ; je me suis toujours proposé le but à atteindre, je l'ai vu de loin, et j'ai conformé, je puis l'affirmer, tous mes actes à cette direction unique. Vous en avez la preuve aujourd'hui : deux de ces actes sont visés, en effet, par le projet de loi qui vous est soumis, et je l'espère, on retrouvera facilement les autres quand, avant peu, nous pourrons donner notre adhésion à la réforme générale dont je viens de parler.

Je ne voudrais pas descendre de la tribune sans dire quelques mots de ce qu'on appelle la crise des transports.

Certains feindraient volontiers de croire que c'est moi qui l'ai inventé. (*Dénégations.*)

M. Jénouvrier. Je n'ai jamais dit cela.

M. Claveille. J'ai cependant la prétention d'avoir fait tous les efforts possibles pour l'éviter et pour la conjurer.

Je n'ai pas prononcé votre nom, mon cher collègue ; vous nous avez, au reste, donné des conseils tendant à démontrer que vous êtes un des cheminots les plus entendus que j'aie jamais trouvés. (*Rires approbatifs.*)

Quand on parle de transports, on semble croire que l'on n'en fait pas. Tout le monde se plaint... (*Adhésion.*)

Avec raison, je suis d'accord avec vous que les chemins de fer ne fassent évidemment pas tous les transports qu'ils devraient faire ; mais ils en font tout de même beaucoup et en voici une preuve :

Prenez le bilan des recettes de 1919, défalquées des majorations nées de la guerre et comparez-les aux recettes de 1913 ; vous vous apercevrez que, même ainsi examinées aux tarifs d'avant-guerre, les recettes de 1919 sont supérieures aux recettes de 1913. Cela prouve que les chemins de fer ont effectué plus de transports en 1919 qu'en 1913. Et pourtant, que de récriminations, hélas ! trop justifiées par notre malaise économique !

Voquez-vous, la véritable raison du désarroi actuel, c'est que les transports ne se font pas aujourd'hui sur la même distance qu'avant la guerre. Je vais vous en donner un exemple. Pour le réseau du Paris-Lyon-Méditerranée, le parcours moyen des transports était, avant la guerre, de 193 kilomètres. Il a augmenté aujourd'hui de 50 p. 100 et, si je voulais examiner les chiffres de chacun des réseaux, je pourrais vous prouver que la progression a été sensiblement identique.

En fait, le prix du transport comprend deux éléments : le nombre de tonnes transportées et la distance qu'elles doivent parcourir. Or, le nombre de tonnes transportées a diminué singulièrement et la distance parcourue a augmenté dans des proportions plus grandes encore, puisque, je vous le démontre, les recettes sont aujourd'hui supérieures à celles de 1913, défalcation faite cependant de toutes majorations.

Ainsi, messieurs, ces chemins de fer que l'on a voulu vous représenter comme dirigés par des infirmes ou par des incapables, font plus d'affaires aujourd'hui qu'ils n'en faisaient en 1913, parce que, s'ils transportent moins de tonnes ils couvrent une distance plus grande. Est-ce à dire que les réseaux fassent tout ce qu'ils pourraient faire ? Non, il y a beaucoup de points sur lesquels ils prêtent à la critique. Je les connais bien ces divers points et je puis vous en parler.

J'ai passé une bonne partie de ma carrière dans les chemins de fer et je crois avoir fait des efforts pour étudier la question. Au surplus, je ne m'en rapporte pas à moi-même, car, au cours de 1919, j'ai prescrit une enquête très large auprès des exploitants de tout grade. On a dit, il est vrai, que je ne consultais pas ceux des grades les plus élevés ; j'ai consulté ceux-ci comme ceux-là : le contrôle et le comité de l'exploitation technique des chemins de fer dont font partie M. Doumer, M. Gaston Menier et d'autres membres du Sénat. Nos distingués collègues ont bien voulu prendre part aux travaux de ce comité avec un zèle auquel je suis heureux de rendre pleinement hommage. J'ai eu l'honneur de présider certaines de ses séances auxquelles ils assistaient eux-mêmes et j'ai pu me rendre compte qu'ils recherchaient avec une conscience absolue les causes de la crise des transports.

M. Gaston Menier. Nous rendons justice à l'activité que vous avez déployée devant le comité, comme à l'énergie avec laquelle vous avez demandé la solution des différents problèmes posés, et qui sont développés depuis deux jours devant cette Assemblée ; tant en ce qui concerne les tarifs que la protection et la sécurité des voyageurs.

M. Claveille. Je suis très sensible à votre témoignage et je vous en remercie.

J'ai commencé par déclarer que tout le monde pouvait dire ce qu'il pensait, que cela me fasse plaisir ou non. J'ai

été saisi d'un grand nombre de rapports ; le comité technique a vraiment bien travaillé. Permettez-moi de faire passer sous vos yeux un certain nombre de ses conclusions :

« Il y a lieu :

« De réaliser le plus tôt possible les mesures suivantes :

« 1° Améliorer le régime des combustibles fournis aux chemins de fer. Cette amélioration est indispensable si l'on veut rétablir un fonctionnement régulier des chemins de fer, ce qui est maintenant une question vitale pour l'industrie française et pour le pays tout entier.

« 2° Compléter l'outillage des dépôts, de manière que ces réparations de machines puissent y être faites plus rapidement et plus complètement ;

« 3° Activer la réparation du matériel dans les ateliers en développant et en modernisant l'outillage ;

« 4° Développer l'exécution des grosses réparations par l'industrie privée ;

« 5° Multiplier les chantiers de réparation des wagons. . . . .

« Il y a lieu de :

« 1° S'attacher à rendre courage et confiance au personnel déprimé par les fatigues subies pendant la guerre et par les difficultés qu'il rencontre pour faire un bon service. A cet effet :

« a) Donner des avancements et des encouragements, notamment au personnel ancien, pour lui prouver que les services qu'il a rendus pendant la guerre sont pleinement appréciés et pour stimuler ainsi son zèle ;

« b) Inviter les compagnies à appliquer dans l'esprit le plus large les dispositions législatives aux termes desquelles les agents mobilisés aux armées ne doivent pas se trouver lésés du fait de leur mobilisation lorsqu'ils rentrent au chemin de fer ;

« c) Appeler l'attention des réseaux sur la nécessité de liquider au plus tôt l'arriéré des repos, congés et heures supplémentaires non encore payés au personnel ;

« d) Mais ne pas oublier qu'une discipline, exercée avec tact et équité, d'une part, acceptée franchement d'autre part, est indispensable à la bonne marche de toute grande administration. Cette considération s'applique tout particulièrement au chemin de fer et il y a lieu de faire appel aux sentiments du personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, et de lui demander de continuer à témoigner, dans l'exercice de ses fonctions, du dévouement à la chose publique qui l'a toujours caractérisé . . . . .

« 2° Recruter le plus vite possible les nouveaux agents nécessaires et achever leur instruction.

« Apporter à la situation pécuniaire et morale des agents d'encadrement des améliorations en rapport avec celles qui ont été adoptées pour le reste du personnel, les décharger largement du travail de bureau, pour leur permettre de suivre de plus près l'exécution du service et l'organisation du travail . . . . .

« Poursuivre l'établissement de systèmes permettant d'intéresser les ouvriers des ateliers à la production.

« Insister auprès des réseaux pour que les relations entre les services deviennent plus intimes et plus suivies, de manière à mieux coordonner les efforts, aussi bien des services régionaux que des services locaux. »

Telles sont les conclusions de l'enquête générale que j'ai notifiées le 2 octobre dernier aux grands réseaux, en les invitant formellement à s'y conformer.

M. Le Trocquer a eu raison de parler hier du combustible. Il sera d'ailleurs mieux équipé que moi, car il est à la fois ministre des transports et ministre des charbons.

Par son action personnelle, il amélio-

ra, j'en suis convaincu, le régime du combustible.

M. le rapporteur général. C'était une grossière erreur que d'avoir séparé le service du charbon de l'ensemble des services des travaux publics.

M. Claveille. La question de la réparation du matériel roulant a la plus grande importance ; on s'en occupe très activement. Je dois dire quelques mots de ce qui a été fait à ce sujet.

J'ai pensé, étant donné l'état déplorable dans lequel se trouvait le matériel des chemins de fer français après la guerre, qu'il fallait coûte que coûte, et par tous les moyens, arriver à activer les réparations. D'abord, je vous ai demandé le vote d'une loi qui porte la date du 10 janvier 1919. Cette loi, je vous le rappelle, met à la disposition du ministre des travaux publics tous les crédits nécessaires pour la remise aussi rapide que possible des réseaux dans leur situation d'avant-guerre. Vous m'avez ainsi fait confiance et j'ai usé de votre confiance.

Par la voie du *Journal officiel* et par toute la publicité possible, j'ai fait appel à l'industrie française pour qu'elle se mette à ma disposition. Elle a répondu à cet appel et, actuellement, le ministère des travaux publics a passé plus de deux cents marchés avec des industries privées pour les réparations du matériel des grands réseaux.

M. Albert François. Et les manufactures de guerre ?

M. Claveille. Nous avons, par tous les moyens, essayé de les utiliser au mieux. C'est dans ce but qu'à Rennes, Châtelleraut et Tarbes, nous avons envoyé des ingénieurs spécialistes.

M. Bouveri. Avez-vous donné des travaux à Roanne ? Cet arsenal se plaint de n'avoir rien à faire.

M. Touron. Cela prouve bien que l'on n'avait pas besoin de le créer !

M. Bouveri. Cela prouve surtout que l'on ne veut pas l'occuper !

M. Millies-Lacroix, *président de la commission des finances*. Ne parlez pas de Roanne, je vous en supplie.

M. Claveille. Messieurs, je laisse de côté la question technique. Vous avez vu que le comité a traité un certain nombre d'autres questions très importantes, notamment celle du personnel et, en particulier, celles qui concernent les agents ayant été mobilisés aux armées.

M. Jénouvrier. C'est ce que j'ai demandé hier.

M. le rapporteur général. Dans la commission, où nous avons élaboré ce texte, les ouvriers se sont associés à nous.

M. Jénouvrier. Il est bien fâcheux qu'on ne l'ait pas fait plus tôt.

M. le ministre. Ils collaborent également à l'établissement des échelles et des statuts.

M. Jénouvrier. Je vous donnerai des exemples frappants du contraire.

M. Claveille. Monsieur Jénouvrier, je suis convaincu que, lorsque vous aurez pris connaissance de toutes mes explications, nous serons d'accord.

J'ai insisté pour que les recommandations du comité technique fussent suivies d'effet.

M. Jénouvrier. On ne l'a pas fait !

M. Claveille. On ne le fait pas, dites-vous ?

M. Gaudin de Villaine. C'est sur le papier !

M. Claveille. Je voudrais bien savoir comment vous vous y prendriez pour le faire passer dans la réalité.

J'ai pris soin, à plusieurs reprises, de rappeler aux réseaux ma dépêche du 2 octobre.

M. Jénouvrier. Donc, on résistait.

M. Claveille. Pas du tout ! Je suis obligé de reconnaître que l'on n'a pas résisté. Les directeurs des compagnies ont admis notre conception.

M. le rapporteur général. Les directeurs de compagnies qui étaient avec nous n'ont pas résisté.

M. Maurice Sarraut. Donc, il faut un nouveau régime.

M. Claveille. Personne n'en est plus partisan que moi.

Seulement, vous parlez du régime des chemins de fer ; j'ai mes idées là-dessus ; j'en ai indiqué quelques-unes en passant. Croyez-vous qu'il soit facile de résoudre une question qui met en mouvement les porteurs de 18 milliards de titres d'obligations et de près de 2 milliards d'actions ? Ce problème si difficile est à présent discuté dans tous les pays du monde, en Amérique, en Angleterre et en Belgique. Je me suis employé de mon mieux à chercher sa solution.

J'avais cependant bien à faire en 1917 et en 1918 ; mais tout en m'employant à la guerre, je songeais aussi à la paix et à l'organisation économique du pays après la victoire. Je crois avoir bien rempli ma tâche, et si je ne l'ai pas menée jusqu'au bout, j'ai du moins conscience d'avoir préparé tous les éléments nécessaires à sa continuation. Ne vous étonnez d'ailleurs pas de la longueur de la besogne. Je me permettrai de vous rappeler, messieurs, que le Parlement a mis sept ans pour faire aboutir le rachat du réseau de l'Ouest. Quand un ministre a, en deux ans, jeté les bases d'une combinaison aussi vaste, j'ai le droit de dire qu'il peut estimer avec quelque fierté qu'il n'a pas complètement perdu son temps.

M. Lucien Hubert. Ce n'est pas vous que l'on incrimine : c'est le relèvement des tarifs.

*Un sénateur à gauche*. Mais nous vous félicitons.

M. Claveille. Du reste, je ne suis plus ministre des travaux publics. C'est mon ami M. Le Trocquer qui vous a parlé, hier, des tarifs et son discours si brillant, et si utile n'a nul besoin de complément. Mais quand on parle de chemins de fer je ne puis m'empêcher d'intervenir au débat. (*Sourires.*)

La question du personnel, messieurs, est la plus importante et la plus délicate de toutes.

M. Gaudin de Villaine. Vous avez raison.

M. Claveille. Je ne puis développer toute ma thèse publiquement. Je puis cependant déclarer qu'il est impérieusement nécessaire de chasser impitoyablement les quelques brebis galeuses qui nuisent au chemin de fer par leurs mauvaises actions. (*Très bien ! très bien !*)

M. Simonet. Vous mettez le doigt sur le point sensible.

M. Claveille. Vous comprendrez, messieurs, que je suis obligé de peser mes mots. Je dis qu'il faut chasser impitoyablement les brebis galeuses, c'est-à-dire tous ceux qui ont oublié leur devoir d'honnêteté élémentaire, soit en volant les marchandises confiées à leur garde, soit même en donnant les wagons dans un ordre sans relation avec le règlement établi. (*Vive approbation.*)

Je me suis également essayé dans cette voie, sans d'ailleurs y réussir comme je l'aurais voulu. Retenez cependant avec moi ce que vous disait mon successeur et ami, M. Le Trocquer, à savoir que durant le mois de décembre, le dernier mois de mon ministère, la statistique accusait plus de 1,000 arrestations dont 300 portant surtout sur de nouvelles recrues. C'est en

effet, hélas ! surtout dans le nouveau personnel que nous avons dû sévir.

Voulez-vous, messieurs, que je vous fasse une autre confidence ? Ce sera, d'ailleurs, la dernière.

**M. Eugène Lintilhac.** Libérez votre conscience.

**M. Claveille.** Je la libère entièrement. Une de mes préoccupations constantes a été de faire arrêter les voleurs qui sont, d'ailleurs, en grande majorité, tout à fait étrangers au chemins de fer et qui, en particulier, n'appartiennent généralement pas au personnel commissionné du réseau.

Or, on se figure volontiers qu'il suffit de s'adresser à la police pour faire arrêter tous les voleurs.

**M. Simonet.** Ce serait trop simple !

**M. Claveille.** La police a bien fait tout ce qu'elle a pu, elle a opéré un certain nombre d'arrestations. Mais son action demeurerait, hélas ! insuffisante. Après avoir épuisé tous les moyens en mon pouvoir : lettres, circulaires, discours, admonestations de toute nature, j'ai eu l'idée de faire mettre des ressources à la disposition de certaines personnes pouvant inspirer toute confiance.

Je me suis, dans ce but, adressé aux réseaux en leur disant : « Vous qui avez dépensé en 1919 des sommes énormes pour payer les marchandises volées... »

**M. Gaudin de Villaine.** Et tout le monde ne se plaint pas.

**M. Claveille.** Peut-être, il n'en est pas moins vrai que les compagnies de chemins de fer ont payé des sommes considérables, peut-être 100 millions, pour indemniser les clients dont on n'a pu retrouver les marchandises.

J'ai donc dit aux compagnies :

« Faites un sacrifice. Donnez quelque argent pour contribuer à réprimer les vols et il sera bien employé. »

Le résultat a été bon je crois. Je n'en veux pour preuve que le chiffre d'arrestations donné par M. Le Trocquer. (*Très bien ! très bien !*)

**M. Maurice Sarraut.** Vous auriez fait un excellent ministre de l'intérieur. (*Sourires.*)

**M. Claveille.** Je retiens votre bonne parole, mon cher collègue, et je me plais à penser que vous songerez à parler de moi en temps utile. (*On rit.*)

Outre l'élimination de ces mauvais éléments, point sur lequel on n'a pas la moindre peine à se mettre d'accord avec l'immense majorité des braves gens que sont les agents des chemins de fer, il y a une autre chose à faire. Il faut que, dans l'ensemble des réseaux, depuis le directeur général jusqu'au plus modeste homme d'équipe, on se sente les coudes pour obtenir un meilleur rendement et contenter le public. Il est nécessaire de rétablir l'harmonie complète, la confiance réciproque en réalisant un contact permanent et amical entre le haut personnel, le personnel moyen et le personnel inférieur. (*Très bien !*)

Si, par les procédés que j'ai indiqués et que, j'en ai la confiance, on continuera à employer, on arrive, dans une atmosphère de sympathie, à rétablir cette chaîne du commencement à la fin, tout le monde se mettra à tirer à plein collier et vous verrez certainement prospérer les transports.

Mais pour cela, pour faire disparaître les germes de mécontentement qui existent peut-être dans certains milieux, il faut faire aboutir rapidement les réformes en cours et qui intéressent l'ensemble du personnel, donner, notamment, au personnel moyen, au cadre des officiers subalternes des chemins de fer, une sérieuse augmentation de situation. (*Approbation.*) Sans quoi, l'équilibre ne se rétablira pas et le malaise persistera.

Ce sont là des améliorations qui doivent être poursuivies concurremment avec celles qui concernent la mise en état du réseau au point de vue technique — opération qui a fait l'objet des études les plus complètes et les plus précises à tous égards.

Mais pour réaliser ce programme, il est besoin d'argent. C'est à nous, messieurs, qu'il appartient d'en procurer au réseau ; et connaissant votre sagesse, je ne doute pas que vous allez voter le projet de loi qui vous est soumis. (*Vifs applaudissements sur tous les bancs. — L'orateur, en regagnant sa place, est vivement félicité par un grand nombre de ses collègues.*)

**M. le président.** La parole est à M. de Lubersac.

**M. de Lubersac.** Messieurs, d'accord avec M. le ministre des travaux publics, j'ai l'honneur de lui demander de bien vouloir déclarer au Sénat que, le cas échéant, il entend user de son droit d'homologuer les tarifs spéciaux pour le transit des marchandises à destination de la Suisse et de l'Europe centrale ou venant de ces régions.

Géographiquement, la France est le wharf de l'Europe, comme disent les Américains, et nous avons le devoir de profiter de cette situation.

Si des tarifs spéciaux pour le transit ne pouvaient pas et n'étaient pas appliqués éventuellement chez nous, nous serions menacés de voir les marchandises destinées à la Suisse et à l'Europe centrale prendre la direction de Rotterdam, d'Anvers et de Gènes. (*Applaudissements.*)

**M. Gaudin de Villaine.** Cela n'est pas douteux.

**M. le ministre.** Je demande la parole.

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

**M. le ministre.** Je me plais à répondre à M. de Lubersac que je suis entièrement d'accord avec lui. J'ai, d'ailleurs, déclaré hier à la tribune que j'entendais subordonner mon homologation de tous tarifs spéciaux nouveaux à l'insertion de cette formule :

« 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. »

C'est dire que j'entends absolument me ménager le droit de réclamer des réductions de tarifs, si elles sont nécessaires au développement et à l'amélioration économiques de nos transports. (*Très bien !*)

**M. Dominique Delahaye.** Si les compagnies ne vous les accordent pas, elles auront le dernier mot. Telle est la valeur de vos promesses !

**M. le président.** La parole est à M. Simonet.

**M. Simonet.** Messieurs, j'avais saisi la commission d'un amendement ayant pour objet de maintenir les tarifs anciens pour le transport des chaux, phosphates et nitrates nécessaires à l'agriculture. Je sais quel sera, vraisemblablement, le sort des amendements qui vont vous être soumis. Aussi me suffirait-il, pour que je retire le mien, d'ores et déjà, que le ministre des travaux publics voudrait bien me confirmer ce que je lis dans le rapport de notre très distingué collègue M. Imbart de la Tour, à la page 7. Il résulterait de l'indication qui s'y trouve que l'unification, alors qu'elle provoque, en principe, des augmentations de prix, aurait cependant un effet différent en ce qui concerne les engrais et plus particulièrement les superphosphates. M. Imbart de la Tour dit, en effet, expressément : « S'il est arrivé exceptionnellement que le remaniement des prix se soit traduit par une réduction, comme pour le transport

des superphosphates de chaux, qui sont de précieux engrais agricoles (P. V. 122), il aboutit dans l'ensemble à un relèvement. »

M. le ministre peut-il nous confirmer que l'unification n'aura pas pour conséquence d'augmenter le prix du transport des engrais nécessaires à l'agriculture et notamment des phosphates et des superphosphates ? S'il peut me donner cette affirmation, je serai le premier à admettre que mon amendement doit être purement et simplement retiré, puisqu'avant même de l'avoir soutenu le résultat en serait acquis. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le ministre.** Je dois me borner à répondre à l'honorable sénateur qu'en ce qui concerne les engrais, le tarif est déjà homologué par une décision de mon prédécesseur, en date du 30 décembre dernier. Ce tarif, d'ailleurs, est, comme vous avez bien voulu le rappeler, l'un de ceux qui comportent précisément des réductions de prix pour certaines sortes d'engrais. Le seul droit qui me reste en la circonstance est celui dont j'entretenais tout à l'heure le Sénat, à savoir, dans le cas où il me serait démontré que les tarifs proposés sont prohibitifs pour certains transports, d'en provoquer la révision.

**M. Simonet.** Cette déclaration me donne satisfaction et je retire mon amendement. (*Très bien !*)

**M. le président.** La parole est à M. Donon.

**M. Marcel Donon.** Messieurs, je n'ai pas l'intention de faire de l'obstruction au projet que je voterai. C'est une nécessité ; on nous l'a dit, il faut le voter pour combler le déficit énorme qui existe, à l'heure actuelle, dans l'exploitation des compagnies.

Il faut, de plus, leur donner des apaisements et leur permettre d'envisager l'avenir. C'est un point de vue sur lequel M. le rapporteur Imbart de La Tour a très nettement insisté.

Les compagnies de chemins de fer sont placées sous un régime spécial qui est celui des concessions : le ministre, leur tuteur officiel, représente l'Etat, et, lorsqu'elles ont un déficit elles s'adressent à leur tuteur pour lui demander d'augmenter les tarifs. Nous allons voter cette augmentation et, dans quelques jours, le public va avoir la désagréable surprise de les constater.

Je me tourne donc vers le ministre des travaux publics et je lui dis ceci : « Très rapidement, vous allez permettre l'application des augmentations de tarifs, mais le public a bien droit à quelque chose en échange ; il attend, il espère une compensation. On nous a promis de belles améliorations ; M. Claveille a dit tout à l'heure qu'il envisageait de soutenir devant le Sénat un projet qui améliorerait considérablement le service des transports, et qui supprimerait partiellement la crise douloureuse que nous traversons.

M. le ministre des travaux publics nous a déclaré également qu'il soutiendrait le projet d'unification des réseaux, mais j'ai peur que ce ne soient que des promesses, dont il nous faudra attendre longtemps la réalisation. Nous demandons donc à M. le ministre des travaux publics, tuteur des compagnies, d'envisager immédiatement, c'est-à-dire sitôt les tarifs relevés, l'institution d'une sorte de conseil de direction unique dont il aurait la présidence et qui aurait la charge d'appliquer des solutions susceptibles de donner satisfaction au public qui veut bien payer, mais qui désire être rapidement servi tant pour le transport des matières premières que des denrées essentielles à la vie.

C'est votre droit, c'est aussi votre devoir, monsieur le ministre, d'agir avec énergie si vous voulez qu'immédiatement des améliorations se produisent dans ce chaos épouvantable qui sévit à l'heure actuelle, que l'on

appelle la crise des transports, et qui est une des causes de la vie chère et l'une des raisons qui empêchent le relèvement national. Il faudrait, quand se produira cette augmentation des tarifs, que le ministre des travaux publics insiste de toute son énergie, de toute son autorité, pour obtenir des compagnies de chemins de fer un programme d'amélioration immédiate, en ce qui concerne le matériel et en ce qui concerne les voies ferrées.

M. Claveille nous disait qu'en ce qui concerne le personnel, il faudrait chasser les brebis galeuses. C'est demain qu'il faudra résoudre ces problèmes, aussi bien en ce qui concerne le personnel que le matériel, et c'est pourquoi je demande, au nom du Sénat, à M. le ministre des travaux publics que, le public, qui aura demain à supporter cette augmentation de tarifs très lourde, ait par contre, l'assurance d'être mieux servi et qu'une amélioration notable se produira dans les services de transport.

M. Dominique Delahaye. Si vous prenez des promesses pour des réalités, tant mieux pour vous !

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

M. le ministre. Je crois avoir répondu hier par avance à la demande qui vient de m'être adressée. Toutefois, je tiens à compléter d'un mot mes explications : nous sommes tous d'accord pour supprimer le particularisme entre les réseaux. A cet égard, j'ai pris, devant la commission des finances, comme devant la commission des chemins de fer du Sénat, l'engagement que je reprends ici de tenir les promesses de mon prédécesseur M. Claveille, c'est-à-dire de déposer sur le bureau de la Chambre, avant le 31 mars, le projet de loi portant réorganisation des chemins de fer. (*Vive approbation.*)

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

M. Gaston Menier. Messieurs, après les discours si documentés que vous venez d'entendre, il me restera très peu de choses à ajouter.

Je retiens particulièrement les observations très intéressantes qui ont été présentées notamment au sujet de la batellerie. Les transports par eau et par fer doivent se lier entièrement pour apporter le concours nécessaire à nos approvisionnements ; les chemins de fer et la batellerie doivent être frères et non ennemis, et trop souvent on l'a ignoré.

Si l'n'était pas si tard, je pourrais vous citer quelques exemples qui vous montreraient dans quel état fâcheux la batellerie se trouve reléguée loin des accès des lignes de chemins de fer.

Je voudrais également appeler l'attention du Sénat sur la nécessité qui prime tout, suivant moi, d'augmenter encore, s'il est possible, les réparations du matériel. Nous avons malheureusement, comme on l'a très bien dit, manqué l'occasion de commander du matériel à une époque où nous aurions pu le faire plus facilement dans les pays étrangers, et, de plus, le change n'était pas au prix où il est malheureusement aujourd'hui. A ce point de vue, nous avons donc manqué de prévision.

Si nous n'avons pas le matériel neuf, il faut, tout au moins, que, par des réparations intensifiées, nous puissions mettre en état de circulation le matériel que nous avons et qui encombre encore en trop grande proportion les ateliers de réparations.

Le coefficient de réparation n'est pas encore suffisant ; il importe de le développer sans tarder.

M. Claveille a rappelé tout à l'heure quel était le rôle rempli par le comité technique d'exploitation dont j'ai l'honneur de faire partie. Je rends hommage à son activité, car il a placé devant le comité technique

toutes les questions importantes de matériel, de réparations, de sécurité et de personnel. Ces problèmes, nous les avons étudiés bien avant l'armistice, et, surtout l'année dernière, nous avons insisté à maintes reprises, avec le comité technique, pour qu'on entreprit, sans tarder, tout ce programme qui vient de vous être exposé tout à l'heure. C'est dans ce sens, à mon avis, qu'il faut chercher le remède immédiat qui s'impose.

Pour faire allusion au discours si intéressant qu'a prononcé notre honorable collègue M. Coignet, président de la chambre de commerce de Lyon, je dirai, moi aussi, qu'il faut considérer que, dans le relèvement des prix, il faut déterminer la part qui doit être réservée à la création de l'outillage, comme on doit le faire dans une industrie. Il faut que ce soit l'augmentation des recettes qui permette de faire face aux dépenses des lignes et non l'impôt prélevé sur toute la nation, et c'est à ce point de vue que je voterai le projet.

Quand nous aurons des moyens de transport plus importants, quand nous pourrons donner à l'agriculture, à l'industrie, les moyens d'apporter les engrais et d'échanger les marchandises, quand nous aurons, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer au Sénat, l'année dernière, réalisé une partie importante de la solution réclamée, nous aurons fait déjà un grand pas dans la voie de la solution de la vie chère et du progrès que nous voulons obtenir. Nous aurons peut-être temporairement augmenté le prix des marchandises, mais nous aurons créé l'instrument qui nous manque et qui nous permettra d'abaisser ensuite ce prix grâce à des transports organisés trop insuffisants à l'heure actuelle. (*Très bien ! très bien !*)

Je considère que toutes ces questions ont une grande importance, et je me réjouis de les avoir vu traiter avec autant de compétence devant le Sénat ; aussi ai-je moins de regrets d'arriver à la tribune à la fin de la discussion, puisque j'ai entendu exposer par des orateurs très qualifiés les observations que j'aurais pu développer moi-même à ce sujet.

J'insiste en demandant au Sénat de vouloir bien prendre les mesures nécessaires afin de ne rien négliger pour la solution de la crise actuelle. Il faut la résoudre sans tarder, et il ne s'agit pas là d'étatisme ou de non-étatisme ; si, par le projet en discussion, nous donnons aux compagnies les moyens financiers nécessaires pour leur permettre de mettre leur exploitation à hauteur des besoins à servir, nous assurons à nos transports les moyens immédiats de reprendre leur intensité.

Si, au contraire, nous les laissons s'endetter, ce sera au détriment de l'Etat, qui sera, dans la suite, tout de même obligé par la garantie de venir à leur aide. Mais, en attendant, nous aurons laissé l'instrument se désorganiser et nous en souffrirons longtemps.

Rappelez vous, messieurs, l'expérience du réseau de l'Ouest, qui était arrivé, comme vous le savez, par suite d'un abandon progressif, à un état squelettique dont nous souffrons encore. C'est pourquoi je me borne à ces courtes observations, en demandant au Sénat, en votant le projet, d'activer le plus possible la solution de ces problèmes. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Le Sénat, messieurs, va pouvoir en finir avec la discussion générale, et je ne voudrais pas retarder sa décision par les observations que j'aurais

peut-être eu le devoir de présenter au nom de la commission des finances.

Je tiens cependant à faire observer que le débat intéressant et nécessaire qui vient d'avoir lieu montre combien nous avons eu raison de ne pas laisser voter presque subrepticement, sans aucun examen, un projet de loi aussi important que celui qui vous est soumis. (*Très bien !*)

Les raisons invoquées par le Gouvernement à l'appui de ce projet de loi, sont celles-là même qui ont déterminé le vote final de la commission : la nécessité de faire face au déficit des chemins de fer prévu pour 1920, soit 2 milliards 400 millions, déficit, qui, de toute manière, qu'il s'agisse du réseau des chemins de fer de l'Etat, par les versements directs du Trésor, ou des autres réseaux, par le jeu de la garantie d'intérêts ou celui de la loi du 23 décembre 1914, fût tombé finalement à la charge du Trésor public.

Pourtant la question n'a pas uniquement un côté financier, et si le relèvement proposé des tarifs doit avoir pour conséquence immédiate d'empêcher l'aggravation de la crise financière, il ne faudrait pas qu'il augmentât la crise économique traversée par le pays. (*Très bien ! très bien !*)

Il était donc, et il est encore nécessaire, d'examiner la répercussion des tarifs sur la crise économique elle-même. Nous avons estimé que c'était l'œuvre de la commission des chemins de fer et que le Sénat devait être mis, par elle, en mesure de discuter complètement une question aussi importante.

J'aurais peut-être quelques réserves à formuler au sujet du projet de loi ; je les ai consignées dans notre rapport. Je dois déclarer toutefois que la commission des finances a conclu, à la quasi-unanimité, à l'adoption de la mesure proposée.

Cette mesure lui paraît, en effet, s'imposer, pour éviter que le Trésor ne supporte la charge d'un déficit de près de 7 millions par jour.

Il s'agit, au surplus, heureusement, d'une mesure purement temporaire, et, à la fin de l'année 1920, vous pourrez faire et vous aurez le devoir de faire des calculs plus précis que les prévisions que nous vous avons apportées.

J'ajoute que le remède à apporter à la crise des chemins de fer n'est pas seulement un remède financier. Mon ami M. Claveille, ancien ministre des travaux publics, a parlé tout à l'heure de la crise des transports, qui est intimement liée à la crise économique générale. Cette crise comporte aussi des remèdes.

Les hostilités et la démobilisation elle-même sont terminées depuis un grand nombre de mois. Il faut espérer en l'efficacité des mesures que quelques-uns d'entre nous ont élaborées avec les représentants des compagnies de chemins de fer et aussi avec le personnel ouvrier, qui, à tous les degrés, a montré la plus grande bonne volonté et la plus grande conscience de son devoir. (*Très bien ! très bien !*)

Ces mesures ont été soumises au comité technique des chemins de fer, qui les a adoptées. Il ne faut pas que nous en restions aux manifestations, comme le disait M. Claveille, aux discours ni aux circulaires. Il faut à tout prix que nous arrivions à faire cesser cette paralysie de notre production, qui résulte de la crise des transports. Aujourd'hui, nous n'apportons qu'un palliatif à la crise financière, il reste à remédier à la crise économique. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. Si personne ne demande plus 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 vais donner lecture de l'article 1<sup>er</sup>.

Sur plusieurs bancs. A demain !

M. le rapporteur général de la commission des finances. M. Delahaye, étant l'auteur du premier amendement — dont il a exposé aujourd'hui même les raisons — pourrait peut-être nous donner ce soir le complément de ses observations, afin de nous permettre de voter.

M. Dominique Delahaye. Je demande de décider, au contraire, le renvoi à demain la suite de la discussion. (*Mouvements divers.*)

M. Faisans, président de la commission des chemins de fer. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des chemins de fer.

M. le président de la commission des chemins de fer. Les amendements de M. Delahaye ont été communiqués à la commission, qui les a examinés et rejetés à l'unanimité.

M. le président. Je consulte le Sénat sur le renvoi de la suite de la discussion à une autre séance.

(Le Sénat n'a pas adopté.)

M. le président. Je vais donner lecture de l'article 1<sup>er</sup>, sur lequel il a été déposé plusieurs amendements :

« Art. 1<sup>er</sup>. — Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est autorisé, dans les conditions suivantes, à homologuer exceptionnellement, pour l'année 1920, un nouveau relèvement général des prix de transport sur les grands réseaux d'intérêt général et sur les deux ceintures de Paris, ainsi que des taxes concernant les embranchements particuliers :

« 1<sup>o</sup> Le nouveau relèvement s'ajoutera à celui de 25 p. 100, autorisé par la loi du 31 mars 1918, sans porter sur cette dernière majoration ; il pourra atteindre 45 p. 100 pour les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, 50 p. 100 pour les voyageurs de 2<sup>e</sup> classe, 55 p. 100 pour les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe et 115 p. 100 pour les marchandises. La majoration prévue par la présente loi ne s'appliquera pas aux abonnements actuellement délivrés aux ouvriers, employés et élèves des écoles en vertu des tarifs en vigueur ;

« 2<sup>o</sup> Il s'appliquera aux prix de transport qui seraient substitués, dans les formes et conditions résultant des lois, règlements et cahiers des charges, aux prix homologués antérieurement ;

« 3<sup>o</sup> Il entrera en vigueur cinq jours après que la modification aura été portée à la connaissance du public par voie d'affiche.

Le premier amendement est celui de M. Dominique Delahaye, ainsi conçu :

« A l'avant-dernière phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup>, remplacer :

« 115 p. 100 »,

« Par :

« 150 p. 100 pour les marchandises. »

« A la dernière phrase du même alinéa, après les mots :

« ... ne s'appliquera pas »,

« Ajouter :

« ... aux prix de transport des marchandises résultant de la réforme générale de la tarification, en voie de réalisation, qui ont été ou seront homologués. »

« A l'alinéa 2<sup>o</sup>, après les mots :

« Il s'appliquera »,

« Ajouter :

« ... sous réserve de ce qui est dit à l'alinéa 1<sup>er</sup>. »

La parole est à M. Dominique Delahaye pour développer son amendement.

M. Dominique Delahaye. Je l'ai déjà dit, messieurs, il ne fallait pas mêler unification et majoration, et vous en demeurez bien d'accord.

Sur ce point, il y a des inconvénients de tout ordre. Je vous ai prouvé déjà que les anciens prix, multipliés par 150 p. 100, donnent un total de 2,068 millions. Voilà ma proposition. Après moi, plusieurs orateurs sont montés à la tribune et, ce qui m'a étonné, c'est de les entendre tous, y compris M. Doumer, au nom de la commission des finances, parler comme si je n'agissais pas avec la même rapidité que vous. Comme si ma proposition était tellement différente ! Comme si vous étiez résolus les uns et les autres plus que moi-même à donner immédiatement aux réseaux tout ce dont ils ont besoin ! Votre texte ne diffère du mien que par l'incertitude des résultats, incertitude qui se traduit par des perceptions qui laissent entre les mains des compagnies des sommes fantastiques, et beaucoup au dessus des 2,400 millions. A cela, aucune réponse ; les hommes les plus qualifiés, M. le ministre, M. Claveille et M. Doumer, n'y répondent rien. Vous avouerez franchement que dédaigner un pareil argument et s'en tenir toujours à la première formule sans autre justification, c'est peu.

Car, enfin, comment M. Claveille a-t-il justifié le projet ? Par des rapports qu'il a tenus secrets ; mais qui, dit-il, sont décisifs. Je crois savoir, au contraire, qu'il résulterait de ces rapports que votre unification serait entourée de telles précautions qu'elle ne serait pas applicable.

D'abord, elle n'est pas applicable du fait même de la déclaration de M. Le Trocquer et des déclarations subséquentes de M. Claveille. Il en résulte, en effet, que, toutes les fois qu'un prix paraîtra trop élevé, on le diminuera : mais il n'y a plus d'unification, alors, c'est de la pure fantasmagorie ! Vous nous donnez la paille des mots, et non pas le grain des choses ! Si nous sommes en train de faire de la comédie d'unification en ce moment, nous ne pourrions pas plus faire d'unification avec votre système qu'avec le mien !

Seulement, avec le mien, l'application est immédiate, et demain les réseaux ne souffriront plus du manque de l'argent dont ils ont besoin.

Vous avez décidé d'avance que vous alliez voter le projet tel que la Chambre des députés l'a adopté, et nous avons entendu cette phrase extraordinaire dans la bouche de M. Claveille : « Vous donnez votre adhésion à une chose qui ne vous a pas été soumise. » M. Claveille s'est aperçu de l'énormité de la formule, et il a ajouté : « Je ne rends peut-être pas bien ma pensée. » Si fait, vous rendiez exactement votre pensée ; vous estimez que vous êtes en présence de gens tellement dociles qu'ils vont aller au devant de vos désirs.

Comment, vous déclarez que l'unification ne nous est pas soumise, et que néanmoins nous allons y donner notre adhésion ! Si nous demandons à aller devant la commission, on nous répond que cela ne nous regarde pas. Vous allez, Sénat français, accepter cette attitude, et vous voulez conserver aux yeux du pays le renom d'une assemblée qui accomplit sa mission !

Je vous ai dit au commencement de la guerre : « Silence au Parlement, la parole est au canon ! » Vous n'avez rien prévu, rien contrôlé ! Et aujourd'hui, solennellement, vous voulez montrer que vous renoncez à contrôler.

On vous parle ensuite de l'action du ministre sur les réseaux. Mais, si les réseaux résistent aux injonctions du ministre, vous aurez beau proposer, vous n'obtiendrez rien ; c'est ce qui me faisait dire, hier, dans une interruption, que le ministre a tout juste le pouvoir de M. Veto, c'est-à-dire, en réalité, aucun pouvoir et que, comme le disait un socialiste, vous allez, de la sorte, donner tout et ne rien obtenir en

retour. On dit généralement : donnant, donnant. Vous, vous donnez, et vous ne recevez rien en échange. Je ne suis pas souvent d'accord avec les socialistes, mais je leur rends hommage, comme aux autres, quand il leur arrive de dire des vérités. Quand M. Fourment a parlé ainsi, il avait raison ; vous donnez tout aux compagnies et même ce que vous ignorez. Je vous ai, en effet, démontré que, en leur accordant 2,400 millions du fait de l'unification, vous ne savez pas ce que vous leur donnez.

M. Coignet a fait une singulière confusion, à la tribune, quand il a dit : la majoration est temporaire. Il ne s'agit pas de la majoration, que je ne critique pas, mais de l'unification. Je sais bien que la majoration est temporaire. Elle est pour un an, mais l'unification n'est pas temporaire. Tous les tarifs sont homologués jusqu'en 1922. Toutes ces homologations données par le ministre jusqu'en 1922 le sont en violation des règles qui voulaient jusqu'ici que toute homologation fût temporaire. Au lieu de donner des homologations temporaires, vous fixez une date, jusqu'à 1922.

Vous parlez ensuite de corriger ce qu'il pourrait y avoir de fâcheux dans ces homologations. Mais, puisque vous avez fixé une date fatidique, 1922, comment corrigerez-vous les tarifs jusqu'à cette date ?

Vous avez jeté le trouble dans les idées en paraissant confondre unification et majoration. Ainsi l'unification est faite jusqu'à 1922. Jusque-là, tous ces tarifs sont intangibles et le ministre ne dispose d'aucune indépendance. Vous dites, messieurs, que vous allez voter dans quelque temps une espèce non pas de société des nations, mais de société des chemins de fer. Elle a, à mes yeux, votre société de chemins de fer, autant d'avenir que la société des nations. J'y croirai, quand je l'aurai vu, à ce super-état des chemins de fer et il n'est pas démontré que vous le ferez.

Est-ce à cause de promesses illusoires pour une chose à naître que vous voulez donner ce que vous appelez des apaisements ?

Vous vous moquez de la crédulité de ceux qui vous suivent en esclaves. Je ne suis pas de ce tempérament-là. Je veux des choses réelles. C'est dans l'unification que git la source des sommes fantastiques.

M. Doumer s'est bien gardé de répondre au sujet de la disparition de 95 millions qui rentrent dans les coffres de l'Etat, en vertu d'une convention secrète qui n'est pas autorisée par le Parlement. Le virement est donc absolument illégal. C'est bien le système des vases communicants dont je parlais tout à l'heure. On nous demandera un jour de l'argent pour les réseaux et il passera dans les coffres de l'Etat ; on nous en demandera un autre jour pour l'Etat, mais il ne passera pas, cette fois, dans le coffre des réseaux.

Ceci n'est pas digne, messieurs, du contrôle du Parlement. Avec mon système, vous avez la certitude que les réseaux recevront les 2,400 millions. S'il en faut davantage, demandez-les ; je serai le premier à dire qu'il faut donner aux réseaux ce dont ils ont besoin. Mais je ne veux pas de sources secrètes qui étendent les dépenses au delà de notre surveillance ; cela n'est pas tolérable.

Je succomberai, peut-être, une fois de plus. Cela, je vous l'assure, ne sera pas fait pour me plonger dans une amère tristesse, car j'y suis habitué ; mais vous en ferez tant que l'on finira par vous dire : « Puisque vous n'exercez pas votre devoir de législateurs, puisque vous ne contrôlez pas les dépenses, vous n'avez plus qu'à vous en aller ! »

Messieurs, la révolution gronde. Pour lut-

ter contre elle, contre cette révolution suscitée par le Boche qui va toujours aller de plus en plus menaçant, il n'y a plus que la vieille garde des gens décidés à faire respecter les principes essentiels de la société. Si vous êtes des complaisants, comme jadis le sénat de Byzance, ce n'est pas vous qui pourrez défendre la société menacée. Il faut que, l'on sache, au moment du péril, autour de quels hommes on pourra se rallier.

Nous passons les jours les plus angoissants de la paix. Vous ne savez pas ce que demain vous réserve, et vous donnez ce spectacle de gens qui s'entêtent à voter des projets de loi sans vouloir les examiner comme il convient. M. Faisans jouait tout à l'heure sur les mots lorsqu'il disait que l'on a examiné mon amendement. Le procès-verbal constate qu'après avoir décidé de voter le projet tel quel, on est passé aux amendements déposés. Cela s'appelle adopter aveuglément. Adoptez tant qu'il vous plaira, mais je vous réprendrai par des paroles qui auront peut-être dans le pays un retentissement plus grand que vous ne le supposez. La France a trop besoin de réalités; messieurs, cessez donc de faire semblant.

*Voix nombreuses.* A demain!

**M. Dominique Delahaye.** Si vous voulez, messieurs, remettre à demain la suite de la discussion, vous me rendriez grand service.

**M. le président.** L'orateur, messieurs, demande le renvoi à demain de la suite de la discussion.

Je vais consulter le Sénat.

**M. le rapporteur général.** L'orateur qui est à la tribune demandant, pour raison de fatigue, le renvoi à une autre séance de la suite de la discussion, la commission souscrit, par courtoisie, à ce désir.

**M. Dominique Delahaye.** Merci!

*Voix diverses.* A demain! Continuons!

**M. le président.** Je consulte le Sénat sur le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

(Le renvoi est ordonné.)

#### 6. — DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

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

**M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics.** J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre de l'intérieur, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à autoriser la ville de Paris à emprunter une somme de 400 millions de francs.

**M. le président.** Le projet de loi est renvoyé à la commission d'intérêt local, et, pour avis, à la commission des finances, qui l'a demandé. (*Adhésion.*)

Il sera imprimé et distribué.

#### 7. — MOTION D'ORDRE

**M. le président.** La commission des finances demande, en outre, que lui soient renvoyés pour avis :

1° Le projet de loi tendant à autoriser les hospices civils de Lyon à contracter un emprunt de 4 millions;

2° Le projet de loi tendant à autoriser le département de la Seine à emprunter une somme de 400 millions de francs.

Il n'y a pas d'opposition ?

Le renvoi pour avis est ordonné.

#### 8. — COMMUNICATION D'UN DÉPÔT DE RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Henry Chéron un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de

loi adopté par la Chambre des députés, portant modifications à la législation des pensions civiles et militaires.

Le rapport sera imprimé et distribué.

#### 9. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Je propose au Sénat de se réunir demain, samedi 14 février. (*Approbation.*)

Voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette réunion :

A quatorze heures un quart, réunion dans les bureaux :

Organisation des bureaux ;  
Nominations des commissions mensuelles, savoir :

Commission des congés (9 membres) ;  
Commission des pétitions (9 membres) ;  
Commission d'intérêt local (9 membres) ;  
Commission d'initiative parlementaire (18 membres).

A quatorze heures et demie, séance publique :

Suite 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.

Il n'y a pas d'opposition ?

L'ordre du jour est ainsi fixé.

Personne ne demande la parole ?

La séance est levée.

La séance est levée à dix-huit heures vingt-cinq minutes.

*Le chef de 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... »

**3039. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. de Monzie, sénateur, demandant à M. le ministre des affaires étrangères si la cession par l'Equateur aux Etats-Unis des îles Galapagos est en cours de négociations et s'il est intervenu pour sauvegarder les droits de la France résultant et de la cession de l'île Floriana à des ressortissants français, et des accords économiques de 1913 avec l'Equateur.**

**3040. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Léon Charpentier, sénateur, demandant à M. le ministre des régions libérées si une construction élevée par l'ennemi au cours de l'occupation et non démontable appartient au propriétaire du terrain sur lequel cette construction a été édifiée et, dans la négative, si elle peut être vendue à l'amiable, avant la mise en adjudication publique, soit au propriétaire du terrain, soit à toute autre personne, par expropriation.**

**3041. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Léon Charpentier, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si, dans le calcul pour l'application de l'impôt sur le revenu, les indemnités de repliement accordées aux fon-**

tionnaires ou, actuellement, les indemnités de séjour en pays dévasté doivent être considérées comme secours, et, par conséquent, n'être pas susceptibles de supporter l'impôt.

**3042. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre quand sera terminé le travail de regroupement des localités figurant au tableau annexé à l'arrêté interministériel du 5 février 1919.**

**3043. — Question écrite remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la marine de vouloir bien autoriser les officiers de son département à participer, à titre onéreux, aux soins des cliniques et à la pose d'appareils de prothèse.**

**3044. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la marine quelle était la somme des annuités cumulées de chacune des branches des officiers d'administration, y compris l'inscription maritime, au moment des diverses promotions faites dans la Légion d'honneur, en exécution de la loi du 19 juillet 1918.**

**3045. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 13 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur, demandant à M. le ministre de la marine de remplacer, par celui de « gestionnaire des approvisionnements », le titre de « garde-magasin » donné aux officiers d'administration comptables des matières, ce dernier titre étant porté par des agents inférieurs dans d'autres administrations.**

#### RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

**2893. — M. Amic, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre comment un militaire, retour de captivité en Allemagne, peut obtenir l'échange des marks qui se trouvent en sa possession et à quelle condition de change cette opération peut être faite. (Question du 27 septembre 1919.)**

*Réponse.* — Jusqu'ici l'échange des monnaies allemandes, au taux de 1 fr. 25 pour un mark, a été limité aux billets de la Reichsbank, de la Reichskasse et des Darlehenskassen, aux monnaies métalliques, y compris celles de fer et de zinc, et aux bons de camps de formes diverses ou reconnaissances de dette émanant des autorités allemandes.

Cet échange a été consenti sous la condition que les détenteurs aient fait une déclaration avant le 31 janvier 1919 et qu'ils aient été rapatriés d'Allemagne d'après les conditions de l'armistice. Mais la prolongation du délai de déclaration et l'extension de l'échange à toutes les valeurs allemandes et aux couronnes sont actuellement envisagées. Dès qu'une décision aura été prise, avis en sera donné aux intéressés en même temps que seront précisées les modalités de cet échange.

#### Ordre du jour du samedi 14 février.

A quatorze heures un quart. — Réunion dans les bureaux :

Organisation des bureaux.  
Nominations des commissions mensuelles, savoir :

Commission des congés (9 membres) ;  
Commission des pétitions (9 membres) ;  
Commission d'intérêt local (9 membres) ;  
Commission d'initiative parlementaire (18 membres).

A quatorze heures et demie. — Séance publique :

Suite 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. (N<sup>o</sup> 6 et 24, année 1920. — M. Imbart de la Tour, rapporteur; et 24, année 1920, avis de la commission des finances. — M. Paul Doumer, rapporteur.)

## Bureaux du vendredi 13 février.

1<sup>er</sup> bureau.

MM. Albert (François), Vienne. — Bérard (Alexandre), Ain. — Bersez, Nord. — Bompard, Moselle. — Bony-Cisternes, Puy-de-Dôme. — Brager de la Ville-Moysan, Ille-et-Vilaine. — Bussy, Rhône. — Enjolras, Haute-Loire. — Eugène Chanal, Ain. — Eymery, Dordogne. — Fernand Merlia, Loire. — Henri-Michel, Basses-Alpes. — Hirschauer (général), Moselle. — Hubert (Lucien), Ardennes. — Landrodie, Charente-Inférieure. — Las-Cases (de), Lozère. — Marguerie (marquis de), Moselle. — Marraud (Pierre), Lot-et-Garonne. — Mazurier, Haute-Vienne. — Méline, Vosges. — Milan, Savoie. — Monteuillard, Marne. — Pédebidou, Hautes-Pyrénées. — Peytral (Victor), Hautes-Alpes. — Pichon (Stephen), Jura. — Pichon (lieut.-colonel), Nord. — Porteu, Ille-et-Vilaine. — Poulle (Guillaume), Vienne. — Reynald, Ariège. — Roche, Ardèche. — Rynneau (Albert), Eure-et-Loir. — Scheurer, Haut-Rhin. — Taufelieb (général), Bas-Rhin. — Thuillier-Buridard, Somme. — Tissier, Vaucluse.

2<sup>e</sup> bureau.

MM. Amic, Alpes-Maritimes. — Andricu, Tarn. — Beaumont, Allier. — Billiet, Seine. — Boivin-Champeaux, Calvados. — Bonnelat, Cher. — Carrère, Lot-et-Garonne. — Chalamet, Ardèche. — Chênebenoit, Aisne. — Chéron (Henry), Calvados. — Crémieux (Fernand), Gard. — Cuminal, Ardèche. — Daudé, Lozère. — Debierre, Nord. — Diébolt-Weber, Bas-Rhin. — Faisans, Basses-Pyrénées. — Gauthier, Aude. — Hervey, Eure. — Humblot, Haute-Marne. — Le Barillier, Basses-Pyrénées. — Lederlin, Vosges. — Léon Perrier, Isère. — Hopteau, Eure-et-Loir. — Mascuraud, Seine. — Massé (Alfred), Nièvre. — Milliard, Eure. — Monzie (de), Lot. — Pennaros (de), Finistère. — Pichery, Loir-et-Cher. — Pol-Chevalier, Meuse. — Régismanset, Seine-et-Marne. — Régnier (Marcel), Allier. — Ruffier, Rhône. — Sarraut (Maurice), Aude. — Stuhl (colonel), Moselle.

3<sup>e</sup> bureau.

MM. Blanc, Hautes-Alpes. — Bollet, Ain. — Bouctot, Seine-Inférieure. — Chastenel, Gironde. — Daraignez, Landes. — Delahaye (Dominique), Maine-et-Loire. — Drivet, Loire. — Ernant, Aisne. — Estournelles de Constant (d'), Sarthe. — Fleury (Paul), Orne. — Foulhy (Auguste), Haute-Loire. — Fourment, Var. — Gouge, Somme. — Goy, Haute-Savoie. — Grosdidier, Meuse. — Héry, Deux-Sèvres. — Jénouvrier, Ille-et-Vilaine. — Jonnart, Pas-de-Calais. — Jossot, Côte-d'Or.

— Martinet, Cher. — Maurice Guesnier, Seine-et-Oise. — Michel (Louis), Meurthe-et-Moselle. — Mollard, Savoie. — Monnier, Eure. — Mulac, Charente. — Paul Pelisse, Hérault. — Penancier, Seine-et-Marne. — Peschaud, Cantal. — René Renoult, Var. — Riotteau, Manche. — Roland (Léon), Oise. — Roustan, Hérault. — Sauvan, Alpes-Maritimes. — Serre, Vaucluse. — Vilar, Pyrénées-Orientales.

4<sup>e</sup> bureau.

MM. Bérard (Victor), Jura. — Boudenoot, Pas-de-Calais. — Brangier, Deux-Sèvres. — Brindeau, Seine-Inférieure. — Charles Chabert, Drôme. — Claveille, Dordogne. — Cosnier, Indre. — David (Fernand), Haute-Savoie. — Dellestable, Corrèze. — Dudouyt, Manche. — Duplantier, Vienne. — Dupuy (Paul), Hautes-Pyrénées. — Elva (comte d'), Mayenne. — Farjon, Pas-de-Calais. — Foucher, Indre-et-Loire. — Georges Berthoulat, Seine-et-Oise. — Gérard (Albert), Ardennes. — Guillois, Morbihan. — Lebert, Sarthe. — Leglos, Indre. — Lémery, Martinique. — Le Roux (Paul), Vendée. — Leygue (Honoré), Haute-Garonne. — Lubersac (de), Aisne. — Martell, Charente. — Mazière, Creuse. — Menier (Gaston), Seine-et-Marne. — Pasquet, Bouches-du-Rhône. — Paul Strauss, Seine. — Poincaré (Raymond), Meuse. — Quesnel, Seine-Inférieure. — Renaudat, Aube. — Saint-Quentin (comte de), Calvados. — Touron, Aisne. — Vallier, Isère.

5<sup>e</sup> bureau.

MM. Albert Peyronnet, Allier. — Alsace (comte d'), prince d'Hénin, Vosges. — Artaud (Louis), Bouches-du-Rhône. — Auber, la Réunion. — Besnard (René), Indre-et-Loire. — Bienvenu Martin, Yonne. — Cadilhon, Landes. — Chautemps (Alphonse), Indre-et-Loire. — Chomet, Nièvre. — Clémentel, Puy-de-Dôme. — Damecourt, Manche. — Doumer (Paul), Corse. — Dron, Nord. — Eccard, Bas-Rhin. — Etienne, Oran. — Fenoux, Finistère. — Gomot, Puy-de-Dôme. — Henry Béranger, Guadeloupe. — Jeanneuy, Haute-Saône. — Jouis, Mayenne. — Le Hars, Finistère. — Leneveu, Orne. — Limouzain-Laplanche, Charente. — Lintilhac (Eugène), Cantal. — Mir (Eugène), Aude. — Montaigu (de), Loire-Inférieure. — Noël, Oise. — Ordinaire (Maurice), Doubs. — Perchot, Basses-Alpes. — Perdrix, Drôme. — Philip, Gers. — Rougé (de), Maine-et-Loire. — Schrameck, Bouches-du-Rhône. — Tréveneuc (comte de), Côtes-du-Nord. — Vidal de Saint-Urbain, Aveyron.

6<sup>e</sup> bureau.

MM. Alfred Brard, Morbihan. — Bachelet, Pas-de-Calais. — Berthelot, Seine. — Bodinier, Maine-et-Loire. — Bouveri, Saône-et-Loire. — Bussière, Corrèze. — Cauvin Somme. — Coignet, Rhône. — Cuttoli, Constantine. — Delsor, Bas-Rhin. — Donon, Loiret. — Flandin (Etienne), Inde française. — Fontanille, Lot. — Fortin, Finistère. — Garnier, Ille-et-Vilaine. — Guilloteaux, Morbihan. — Hugues Le Roux, Seine-et-Oise. — Lemarié (Ille-et-Vilaine). — Loubet, Lot. — Louis David, Gironde. — Lucien Cornet, Yonne. — Martin (Louis), Var. — Maurin, Loire. — Mony, Aube. — Morel (Jean), Loire.

— Oriot, Orne. — Poirson, Seine-et-Oise. — Pomereu (de), Seine-Inférieure. — Ranson, Seine. — Ribot, Pas-de-Calais. — Rivet (Gustave), Isère. — Selves (de), Tarn-et-Garonne. — Thiéry (Laurent), Belfort. — Vinet, Eure-et-Loir.

7<sup>e</sup> bureau.

MM. Berger (Pierre), Loir-et-Cher. — Brocard, Jura. — Castillard, Aube. — Cazelles, Gard. — Chauveau, Côte-d'Or. — Combes, Charente-Inférieure. — Cordelet, Sarthe. — Denis (Gustave), Mayenne. — Desgranges, Saône-et-Loire. — Duchein, Haute-Garonne. — Duquaire, Rhône. — François-Saint-Maur, Loire-Inférieure. — Gentil, Deux-Sèvres. — Hayez, Nord. — Imbart de la Tour, Nièvre. — Keranflec'h (de), Côtes-du-Nord. — La Batut (de), Dordogne. — Landemont (de), Loire-Inférieure. — Larère, Côtes-du-Nord. — Lavrignais (de), Vendée. — Machet, Savoie. — Marsot, Haute-Saône. — Monsservin, Aveyron. — Pérès, Ariège. — Philipot, Côte-d'Or. — Pottevin, Tarn-et-Garonne. — Rabier, Loiret. — Ratier (Antony), Indre. — Richard, Saône-et-Loire. — Rouland, Seine-Inférieure. — Roy (Henri), Loiret. — Savary, Tarn. — Vieu, Tarn. — Villiers, Finistère.

8<sup>e</sup> bureau.

MM. Babin-Chevaye, Loire-Inférieure. — Blaignan, Haute-Garonne. — Bourgeois (général), Haut-Rhin. — Bourgeois (Léon), Marne. — Buhon, Gironde. — Butterlin, Doubs. — Cannac, Aveyron. — Codet (Jean), Haute-Vienne. — Colin (Maurice), Alger. — Dausset, Seine. — Defumade, Creuse. — Dehove, Nord. — Dubost (Antonin), Isère. — Félix Martin, Saône-et-Loire. — Flaissières, Bouches-du-Rhône. — Gaudin de Villaine, Manche. — Gegauff, Haut-Rhin. — Gourju, Rhône. — Guillier, Dordogne. — Helmer, Haut-Rhin. — Joseph Reynaud, Drôme. — Lafferre, Hérault. — Lebrun (Albert), Meurthe-et-Moselle. — Limon, Côtes-du-Nord. — Louis Soulié, Loire. — Magny, Seine. — Masclaus, Gers. — Michaut, Meurthe-et-Moselle. — Morand, Vendée. — Perreau, Charente-Inférieure. — Potié, Nord. — Sabaterie, Puy-de-Dôme. — Simonet, Creuse. — Trystram, Nord.

9<sup>e</sup> bureau.

MM. Catalogne, Basses-Pyrénées. — Charles-Dupuy, Haute-Loire. — Charpentier, Ardennes. — Collin, Moselle. — Courrégelongue, Gironde. — Cruppi, Haute-Garonne. — Delahaye (Jules), Maine-et-Loire. — Deloncle (Charles), Seine. — Delpierre, Oise. — Doumergue (Gaston), Gard. — Gabrielli, Corse. — Gallét, Haute-Savoie. — Gauvin, Loir-et-Cher. — Gerbe, Saône-et-Loire. — Gras, Haute-Saône. — Grosjean, Doubs. — Kerouartz (de), Côtes-du-Nord. — Laboulbène, Lot-et-Garonne. — Lamarzelle (de), Morbihan. — Lévy (Raphaël-Georges), Seine. — Marangot, Haute-Marne. — Mauger, Cher. — Millès-Lacroix, Landes. — Noulens, Gers. — Pams, Pyrénées-Orientales. — Pierrin, Somme. — Quilliard, Haute-Marne. — Réveillaud (Eugène), Charente-Inférieure. — Ribière, Yonne. — Rouby, Corrèze. — Steeg (F.), Seine. — Trouvé, Haute-Vienne. — Vayssière, Gironde. — Weiller (Lazare), Bas-Rhin.