

## SÉNAT

Session ordinaire de 1920.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 13<sup>e</sup> SÉANCE

Séance du samedi 14 février.

## SOMMAIRE

## 1. — Procès-verbal.

2. — Lettre de M. le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts invitant le Sénat à procéder à l'élection d'un représentant à la commission prévue par l'article 12 de la loi du 17 avril 1919 sur la réparation des dommages de guerre. — Fixation ultérieure de la date de l'élection.

3. — 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 des articles :

Art. 1<sup>er</sup> (suite) :

Suite de la discussion de l'amendement de M. Dominique Delahaye : MM. Dominique Delahaye, Boivin-Champeaux et Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. — Rejet de la première partie de l'amendement.

Observations de MM. Henry Chéron, le ministre des travaux publics et Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances.

Retrait de la deuxième partie de l'amendement.

Adoption de la première partie de l'article 1<sup>er</sup>.

Amendement de MM. Poirson, Maurice Guesnier, Hugues Le Roux et Georges Berthoulat : MM. Poirson, le ministre des travaux publics, Charles Deloncle, Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances, et Schrameck. — Retrait de l'amendement.

Sur l'article : MM. Charles Deloncle et le ministre des travaux publics.

Amendement de M. Billiet : M. Billiet. — Retrait de l'amendement.

Amendement de MM. Gaston Doumergue, Maurice Sarraut et un certain nombre de leurs collègues : MM. Gaston Doumergue, Imbart de la Tour, rapporteur ; Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances, et le ministre des travaux publics. — Rejet, au scrutin, de l'amendement.

Amendement de MM. Mauger et Bouveri : MM. Mauger et le ministre des travaux publics. — Retrait de l'amendement.

Adoption des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas de l'article.

Amendement de MM. Marcel Régnier, Albert Peyronnet, Beaumont et Clémentel : MM. Marcel Régnier, le ministre des travaux publics, Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances ; Imbart de la Tour, rapporteur ; Dominique Delahaye, Coignet et Claveille. — Rejet, au scrutin, de l'amendement.

Sur l'article : MM. Imbart de la Tour, rapporteur, et le ministre des travaux publics.

Adoption de l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup>.

Art. 2. — Adoption.

Amendement (disposition additionnelle) de M. Dominique Delahaye : MM. Dominique Delahaye et Imbart de la Tour, rapporteur, et le ministre des travaux publics. — Rejet de l'amendement.

Amendement (disposition additionnelle) de MM. Fortin et Roaby : MM. Roaby, Henry Chéron, Jénouvrier et Fortin. — Disjonction.

SÉNAT — IN EXTENSO

Sur l'article : M. Mauger.

Art. 3, 4 et 5. — Adoption.

Art. 6. — Adoption.

Amendement (disposition additionnelle) de M. Dominique Delahaye : MM. Dominique Delahaye et le ministre des travaux publics. — Retrait de l'amendement.

Sur l'ensemble : MM. Dominique Delahaye, Charpentier, Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics, et Tissier.

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

## 4. — Règlement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au mardi 17 février.

PRÉSIDENCE DE M. ALEXANDRE BÉRARD,  
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.

M. le président. Si personne n'a d'observations à présenter sur le procès-verbal, je dois en faire une cependant, comme président.

M. Dominique Delahaye a fait allusion, dans son discours d'hier, à des tableaux dont il n'a pas cru devoir donner lecture au Sénat, en exprimant le désir qu'il soient insérés au *Journal officiel*. Or, d'après une jurisprudence constante, seuls les documents qui ont été lus à la tribune peuvent figurer au procès-verbal. (Approbation.)

Ces tableaux ne pourraient donc être reproduits au *Journal officiel* que si le Sénat en autorisait la lecture. (Très bien !)

Il n'y a pas d'observations sur le procès-verbal ?...

Il est adopté.

## 2. — COMMUNICATION D'UNE LETTRE RELATIVE A LA COMMISSION DES RÉPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts la lettre suivante :

« Paris, le 13 février 1920.

« Monsieur le président,

« La commission spéciale prévue par l'article 12 de la loi du 17 avril 1919 sur la réparation des dommages de guerre comprend parmi ses membres deux représentants élus par le Sénat.

« Je vous serais reconnaissant de vouloir bien, en vue d'une réunion prochaine de cette commission, faire procéder, aussitôt qu'il vous sera possible, à la désignation d'un membre en remplacement de M. Ournac, qui n'a pas été réélu sénateur aux dernières élections.

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

« Le ministre de l'instruction publique  
et des beaux-arts,

« ANDRÉ HONNORAT. »

Le Sénat voudra sans doute fixer dans une de ses prochaines séances la date de cette élection. (Adhésion.)

## 3. — SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU 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 est à M. Dominique Delahaye pour défendre son amendement à l'article 1<sup>er</sup>.

M. Dominique Delahaye. Messieurs, pour me conformer au règlement, je vais vous communiquer des tableaux dont j'avais voulu vous épargner hier la lecture. Ils ont été établis par M. Lamy, directeur du *Bulletin des transports*, à l'occasion de l'avis (n° 24) de M. Doumer, au nom de la commission des finances.

Je fais remarquer que les chiffres en marge indiquent les pages de l'avis de M. Doumer.

« Page 6. — L'évaluation des dépenses pour 1920 est de..... 5.447 millions.

« Page 7. — L'évaluation des recettes pour 1920 est de..... 3.046 —

« Déficit à prévoir. 2.401 millions.

« Page 7. — Le montant des recettes (3.046 millions) qui, pour les marchandises, comprennent les tarifs unifiés et relevés, se décompose comme suit :

« Recettes marchandises (1)..... 1.779 millions.

« Recettes voyageurs... 727 —

« Recettes diverses (?) 30 —

« Recettes (majoration de 25 p. 100) (loi du 31 mars 1918) (2)..... 510 —

« Total égal..... 3.046 millions.

(1) La somme de 1.779 millions portée en recettes pour les marchandises comprend les relèvements résultant de l'unification des tarifs, mais sans indiquer ni le montant ni le pourcentage de ces relèvements. Il y a là une lacune que l'on peut toutefois combler en se fondant sur une déclaration faite par M. Claveille, d'après laquelle « les majorations proposées pour la simplification des tarifs produiraient dans l'ensemble, pour 1920, une somme totale de 400 millions, qui représente à peu près 25 p. 100 du produit des transports de marchandises. Par conséquent, a-t-il ajouté, la moyenne ne dépassera pas, en réalité, 25 p. 100 environ. Toutes les argumentations hypothétiques que l'on pourrait développer ne prévaudront pas contre ce fait ». (*Journal officiel* du 1<sup>er</sup> janvier 1920, p. 5468, col. 1 et 2.)

Si donc l'on déduit les 400 millions des 1.779 millions de recettes on obtient une somme de 1.379 millions qui résulte uniquement des anciens tarifs non unifiés, ni relevés.

La conclusion, c'est que si on majore cette somme de 25 p. 100, comme nous l'avons proposé, on obtient le même produit, mais avec une certitude que ne donne pas le projet.

(2) La majoration de 25 p. 100 autorisée par la loi du 31 mars 1918 doit porter :

a) Sur la totalité des recettes afférentes aux marchandises (non compris la majoration de 15 p. 100), c'est à dire sur... 1.779 millions.

b) Sur la totalité des recettes des voyageurs (non compris les majorations de 45 à 55 p. 100), soit..... 727 millions.

Ensemble..... 2.506 millions.

Or, les 25 p. 100 de cette somme produisent..... 625.500.000 au lieu de celle indiquée..... 510.000.000 (Le projet de loi 78 de la Chambre indique, page 4, 605 millions.)

Ce qui fait une recette supplémentaire de..... 116.500.000 qui diminue d'autant les dépenses.

Où sont passés les 95 millions pris sur les 610 millions votés ?

« Page 7. — La majoration prévue au projet de loi donne :

« Pour les marchandises, 115 p. 100 de 1,779 millions..... 2.046 millions.

« Pour les voyageurs, 45 à 55 p. 100 de 727 millions..... 355 —

« Somme égale au déficit. 2.401 millions.

Toutefois, le total des recettes sans majoration provenant du transport des marchandises ne se trouvant indiqué dans aucun document, il faut l'extraire, par déduction, des déclarations officielles, M. Claveille indiquant que 400 millions constituent le quart de ladite recette. Le total, d'après lui,

serait de 1 milliard 600 millions. C'est sur cette donnée que j'ai proposé une majoration de 140 p. 100.

M. Doumer, à la page 8 de son avis n° 24, évaluant la recette prévue à 1,779 millions, dont il convient de déduire les 400 millions résultant de l'unification, la recette du transport marchandises taxées aux anciens tarifs ne donne que 1,379 millions.

Dans ce second cas, le multiplicateur 150 devient nécessaire pour que — sans unification — soient obtenus 2,068 millions, nombre très voisin de 2,046 inscrits à la page 8 de l'avis n° 24 de M. Doumer.

#### Détail des recettes.

« Marchandises (tarifs unifiés et relevés)..... 1.779 millions.

« Marchandises (majoration de 115 p. 100)..... 2.046 —

« Voyageurs..... 727 millions.

« Voyageurs (majoration de 45 à 55 p. 100)..... 355 —

« Diverses (?)..... 30 —

« Majoration de 25 p. 100 de 1918 sur les marchandises et les voyageurs (1,779 + 727 millions) soit sur 2,506 millions (1)..... 510 —

« Somme égale.... 5.447 millions.

Passons maintenant à l'autre tableau, qui est tout à fait éloquent, parce qu'il est relatif au tarif spécial 3103, homologué le 30 décembre 1919 :

(1) Voir note 2 de la page précédente.

Tableaux comparatifs des prix de transport les plus réduits, actuellement applicables, par 1,000 kilogr. (non compris l'impôt de 5 à 10 p. 100).

#### AVIS TRÈS IMPORTANT

Les prix du tableau n° 1 résultent exclusivement de *barèmes kilométriques* ou étaient applicables de toute gare à toute gare.

Les prix de la colonne 2 sont ceux qui étaient applicables en 1917.

Les prix de la colonne 3 résultent : pour les expéditions partielles, de l'application du tarif général de chaque compagnie, puisque le tarif général *commun* (unifié) n'est pas encore homologué ; pour les expéditions par wagon complet, des prix des tarifs spéciaux *unifiés et homologués*. Ces prix ne comprennent ni la majoration de 25 p. 100 autorisée par la loi du 31 mars 1918, ni celle de 115 p. 100 votée par la Chambre des députés le 31 décembre 1919, sur laquelle le Sénat n'a pas encore statué.

Les prix de la colonne 5 comprennent les majorations de 25 p. 100 et de 115 p. 100.

TABLEAU N° 1. — Tarifs homologués et actuellement en vigueur.

| MARCHANDISES ET PARCOURS DIVERS                                  | PRIX<br>antérieurs<br>à l'unification<br>applicables<br>en 1917. | PRIX<br>résultant<br>des tarifs unifiés<br>et homologués<br>actuellement<br>en vigueur<br>(sans aucune<br>majoration). | AUGMENTA-<br>TION<br>pour 100. | PRIX<br>résultant<br>de l'unification<br>(majorations de 25<br>et de 115 p. 100<br>comprises). | AUGMENTA-<br>TION<br>pour 100. |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1                                                                | 2                                                                | 3                                                                                                                      | 4                              | 5                                                                                              | 6                              |
| <i>Expéditions partielles (1,000 kilogr.).</i>                   |                                                                  |                                                                                                                        |                                |                                                                                                |                                |
| Haricots secs, de Brive à Paris.....                             | 22 45                                                            | 46 15                                                                                                                  | 105                            | 110 75                                                                                         | 393                            |
| Riz, de Marseille à Paris.....                                   | 23 75                                                            | 65 40                                                                                                                  | 175                            | 156 70                                                                                         | 560                            |
| Graines potagères, de la Roche-sur-Yon à Paris.....              | 16 30                                                            | 50 80                                                                                                                  | 211                            | 121 90                                                                                         | 617                            |
| Laines effilochées, de Paris à Saint-Pierre-sur-Dives.....       | 13 30                                                            | 31 90                                                                                                                  | 139                            | 76 55                                                                                          | 475                            |
| Tissus de coton écru. — Exportation, de Lunéville au Havre.....  | 17 75                                                            | 96 75                                                                                                                  | 435                            | 232 10                                                                                         | 1.207                          |
| Filets de pêche, de Vignacourt à Paimpol.....                    | 20 65                                                            | 81 35                                                                                                                  | 293                            | 195 25                                                                                         | 845                            |
| Meules à aiguiser, de Paris à Brest.....                         | 21 90                                                            | 60 30                                                                                                                  | 175                            | 144 70                                                                                         | 560                            |
| Vin (barrique de 250 litres), de Bordeaux à Amiens.....          | 9 50                                                             | 22 90                                                                                                                  | 141                            | 54 95                                                                                          | 478                            |
| <i>Expéditions par wagon complet.</i>                            |                                                                  |                                                                                                                        |                                |                                                                                                |                                |
| Blé, de Rouen à Lille.....                                       | 8 60                                                             | 14 65                                                                                                                  | 70                             | 31 30                                                                                          | 264                            |
| Sucre, de Savy-Berlette à Paris.....                             | 8 10                                                             | 21 05                                                                                                                  | 159                            | 50 50                                                                                          | 524                            |
| Vins en fûts, de Cette à Paris.....                              | 28 30                                                            | 44 90                                                                                                                  | 58                             | 107 75                                                                                         | 280                            |
| Vins de Bourgogne en caisses. Export., de Mâcon à Jeumont.....   | 22 55                                                            | 73 65                                                                                                                  | 231                            | 175 70                                                                                         | 679                            |
| Chaussures, de Nancy à Paris.....                                | 26 60                                                            | 54 35                                                                                                                  | 101                            | 130 45                                                                                         | 390                            |
| Bois à brûler, d'Etang à Paris.....                              | 7 45                                                             | 15 60                                                                                                                  | 109                            | 26 25                                                                                          | 386                            |
| Meules à aiguiser, montées, de Monthureux-sur-Saône à Paris..... | 14 10                                                            | 58 40                                                                                                                  | 313                            | 119 90                                                                                         | 750                            |
| Craie, de Précy à Paris.....                                     | 1 35                                                             | 3 40                                                                                                                   | 151                            | 8 15                                                                                           | 503                            |
| Chiffons non dénommés de laine, de Toulouse à Paris.....         | 18 »                                                             | 53 20                                                                                                                  | 195                            | 127 70                                                                                         | 609                            |
| Kaolin, de Lorient à Vierzon.....                                | 10 45                                                            | 20 95                                                                                                                  | 100                            | 50 50                                                                                          | 381                            |
| Argile en sacs, de Langeais à Paris.....                         | 5 50                                                             | 13 05                                                                                                                  | 137                            | 31 30                                                                                          | 470                            |
| Déchets de coton, de Rouen à Albi.....                           | 24 »                                                             | 52 10                                                                                                                  | 117                            | 125 05                                                                                         | 421                            |
| Mobilier, de Saumur-Etat à Paris.....                            | 23 90                                                            | 45 40                                                                                                                  | 90                             | 108 95                                                                                         | 356                            |

TABLEAU N° 2. — Tarifs proposés.

| <i>Expéditions partielles.</i>                                       |        |        |     |        |       |
|----------------------------------------------------------------------|--------|--------|-----|--------|-------|
| Conserves de légumes, de Toulouse à Paris.....                       | 27 20  | 105 35 | 287 | 252 85 | 829   |
| Instruments agricoles démontés, du Havre à Paris.....                | 11 "   | 32 70  | 197 | 78 50  | 613   |
| Savons communs, de Paris à Bordeaux.....                             | 20 05  | 51 70  | 157 | 124 10 | 504   |
| Colle forte, de Bordeaux à Paris.....                                | 20 55  | 63 25  | 207 | 151 80 | 638   |
| Fonte d'acier, de Paris à Commentry.....                             | 13 "   | 40 10  | 208 | 96 25  | 640   |
| Coulours en caisses, de Paris à Bordeaux.....                        | 22 "   | 86 30  | 292 | 209 25 | 852   |
| Boulons, de Chambon-Feugerolles à Angers.....                        | 20 "   | 66 75  | 233 | 160 20 | 700   |
| Huile de graines en fûts, de Nantes à Paris.....                     | 17 "   | 53 80  | 216 | 129 10 | 659   |
| Boîtes métalliques, de Nantes à Douarnenez.....                      | 14 "   | 66 35  | 374 | 159 25 | 1.037 |
| <i>Expéditions par wagon complet.</i>                                |        |        |     |        |       |
| Bestiaux (wagon de 20 mq), de Cholet à Paris.....                    | 15 75  | 349 "  | 263 | 828 "  | 764   |
| Bestiaux (wagon de 20 mq), d'Anenais à Paris.....                    | 140 "  | 346 "  | 147 | 823 "  | 491   |
| Bestiaux (wagon de 20 mq), de Clermont-Ferrand à Paris.....          | 150 40 | 357 "  | 137 | 856 80 | 469   |
| Fontes ébarbées, d'Albi à Paris.....                                 | 16 60  | 40 80  | 145 | 97 90  | 489   |
| Alliages ferro-métalliques, de Frouard à Creil.....                  | 7 90   | 26 80  | 239 | 64 30  | 713   |
| Soufre raffiné, de Marseille à Bordeaux.....                         | 15 "   | 38 10  | 154 | 105 85 | 605   |
| Verrerie commune, de Charmes au Havre. — Exportation.....            | 11 05  | 47 45  | 329 | 102 50 | 827   |
| Pièces en fer, charpentes, d'Argenteuil au Havre. — Exportation..... | 6 30   | 18 "   | 185 | 43 20  | 535   |

Tableau comparatif sur le tarif spécial 3-103. (homologué le 30 décembre 1919; voir *Journal officiel* du 26 janvier 1920).

| MARCHANDISES ET PARCOURS                                | TAXES EN 1917                                             |                              | TAXES RÉSULTANT DE L'UNIFICATION<br>(Impôt de 5 ou de 10 p. 100 non compris.) |                          |                                       |             | POUR-<br>CENTAGE<br>d'aug-<br>mentation. |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------|------------------------------------------|
|                                                         | Tarifs appliqués.                                         | Prix<br>par<br>1,000 kilogr. | Prix initial.                                                                 | Majoration<br>25 p. 100. | Majoration<br>projetée<br>115 p. 100. | Prix total. |                                          |
|                                                         |                                                           |                              |                                                                               |                          |                                       |             |                                          |
| 1                                                       | 2                                                         | 3                            | 4                                                                             | 5                        | 6                                     | 7           | 8                                        |
| Sans condition de tonnage.                              |                                                           |                              |                                                                               |                          |                                       |             |                                          |
| Confitures, d'Argenteuil à Rennes.....                  | P. V. 3/A.....                                            | 27 45                        | 59 35                                                                         | 14 85                    | 68 25                                 | 142 45      | 418                                      |
| Morue, de Granville à Paris.....                        | P. V. 3/B.....                                            | 22 30                        | 32 40                                                                         | 8 10                     | 37 25                                 | 77 75       | 248                                      |
| Harengs salés ou saurs, de Boulogne au Mans.....        | P. V. 103, ch. 9.....                                     | 27 90                        | 44 85                                                                         | 11 20                    | 51 60                                 | 107 65      | 285                                      |
| Chicorée, de Cambrai à Rennes.....                      | P. V. 103, ch. 9.....                                     | 34 35                        | 66 10                                                                         | 16 55                    | 76 "                                  | 158 65      | 361                                      |
| Fromages secs, d'Aurillac à Paris.....                  | P. V. 3, bar. B.....                                      | 38 10                        | 72 25                                                                         | 18 05                    | 83 10                                 | 173 40      | 357                                      |
| Conserves de poisson, de Douarnenez à Paris.....        | P. V. 3, ch. 16.....                                      | 33 "                         | 94 90                                                                         | 23 75                    | 109 15                                | 227 80      | 590                                      |
| Wagons complets.                                        |                                                           |                              |                                                                               |                          |                                       |             |                                          |
| Tomates, de Cavaillon à Paris.....                      | P. V. 3, 4 <sup>e</sup> série....                         | 59 40                        | 104 90                                                                        | 26 25                    | 120 65                                | 251 80      | 324                                      |
| Saindoux, du Havre à Paris.....                         | P. V. 3, 6 <sup>e</sup> série....                         | 12 "                         | 22 85                                                                         | 6 55                     | 26 30                                 | 55 70       | 364                                      |
| Saindoux, de Bordeaux à Paris.....                      | P. V. 3, toute gare<br>à toute gare.                      | 22 75                        | 50 90                                                                         | 12 75                    | 58 55                                 | 122 20      | 437                                      |
| Lait, de Pont-de-Braye à Paris-Batignolles.....         | P. V. 103, ch. 28<br>d'une gare Etat à<br>une gare Ouest. | 15 90                        | 30 05                                                                         | 7 50                     | 34 50                                 | 72 05       | 353                                      |
| Choux, carottes, navets, de Vannes à Paris.....         | P. V. 2, bar. 2.....                                      | 13 25                        | 32 55                                                                         | 8 15                     | 37 45                                 | 78 15       | 489                                      |
| Oeufs, de Morlaix à Paris.....                          | P. V. 3, bar. B.....                                      | 29 95                        | 72 80                                                                         | 18 20                    | 83 70                                 | 174 70      | 486                                      |
| Vianes salées d'Amérique, de Saint-Nazaire à Paris..... | P. V. 3, bar. E.....                                      | 21 75                        | 57 80                                                                         | 14 45                    | 66 45                                 | 138 70      | 538                                      |
| Harengs salés ou saurs, de Boulogne à Paris.....        | P. V. 3, bar. G.....                                      | 11 65                        | 24 65                                                                         | 6 15                     | 28 35                                 | 59 15       | 407                                      |
| Pommes de terre nouvelles, de Cerbère à Paris.....      | P. V. bar. 3, D/F....                                     | 36 85                        | 56 45                                                                         | 14 10                    | 64 90                                 | 135 45      | 267                                      |

Messieurs, pour soutenir mon amendement à l'article 1<sup>er</sup>, j'attire d'abord votre attention sur les différentes questions que je suis obligé de traiter. La première partie de cet amendement substitue le multiplicateur 150 au multiplicateur 115.

Vous savez que le multiplicateur 115 est celui que propose le Gouvernement et qu'accepte la commission. Il joue avec cette unification, dont on nous dit que nous devons l'accepter, bien qu'elle ne nous regarde pas. Il y a là une singulière contradiction, mais j'en ai assez dit à ce sujet hier pour n'y pas revenir.

La seconde partie de cet amendement consiste à faire disparaître tout ce qui est relatif aux amendements de la banlieue et, par conséquent cette phrase : « aux abonnements actuellement délivrés aux ouvriers, employés et élèves des écoles, en vertu des tarifs en vigueur ».

Je serai obligé de reprendre cette question, dont je vous ai déjà parlé dans la dis-

cussion générale. Mais je remplace cette phrase par la suivante : « La majoration prévue par la présente loi ne s'appliquera pas... » et c'est là que j'ajoute les mots : « aux prix de transport des marchandises résultant de la réforme générale de la tarification, en voie de réalisation, qui ont été ou seront homologués ».

Cette phrase signifie que je demande le maintien des tarifs actuels. Vous saisissez bien la nuance. Quant à la dernière phrase, dont je n'aurai pas à parler, à l'alinéa 2, après le mot « s'appliquera », il faut ajouter : « sous réserve de ce qui est dit à l'alinéa 1<sup>er</sup> ». Si vous acceptiez l'alinéa précédent, cette seconde phrase serait le complément nécessaire de la première.

Il n'y a donc dans ma discussion que deux questions bien nettes : allez-vous accepter le multiplicateur 115, c'est-à-dire l'unification? Allez-vous, au contraire, accepter le multiplicateur 150? C'est entre ces

deux nombres que vous allez prononcer sur le principe de la loi.

Depuis hier, j'ai eu une agréable surprise : c'est le journal le *Temps* qui me l'a procurée. Vous savez, messieurs, que le journal le *Temps* ne passe pas pour un adversaire des compagnies de chemins de fer. C'est plutôt leur défenseur ordinaire. Or, le *Temps*, qui ne s'est certainement pas concerté avec moi, puisqu'il écrivait pendant que je parlais, soutient exactement la thèse que j'ai eu l'honneur de soutenir hier devant vous. De sorte que, me croyant hier un isolé, je commence à me demander si ce ne sera pas tout à l'heure M. Claveille qui en jouera le rôle. Ce projet qui vous est soumis est-il donc véritablement si bien vu des compagnies de chemins de fer? Ce serait à en douter quand on lit le *Temps*.

D'ailleurs, M. Claveille vous a dit, hier, avec une belle franchise : « Je suis responsable, j'ai profité des embarras du moment, du relèvement des prix » — il n'a pas

ajouté : « de la guerre » — d'un moment où je pouvais tout faire pour proposer l'unification. » Il semble que ce projet soit sorti du cerveau de M. Claveille comme Minerve est sortie toute armée du cerveau de Jupiter.

Vous aurez donc tout à l'heure à examiner qui de nous deux est le plus appuyé par l'opinion publique. Je serai obligé de revenir sur les avis des chambres de commerce pour vous montrer que je suis leur écho dans l'ensemble. Malgré les déclarations de M. Coignet, malgré l'opinion de M. Isaac et de M. Artaud, je suis d'accord avec la chambre de commerce de Paris et avec l'assemblée des présidents des chambres de commerce de France, ma fille, qui cette fois ne me tourne pas le dos. Il y a là, n'est-il pas vrai ? quelque chose d'impressionnant.

Commençons par le journal *Le Temps*. Dans le numéro du samedi 14 février, en première page, il a publié un article intitulé : « Les tarifs de chemins de fer. » Je ne donne lecture que du paragraphe qui a directement trait au sujet :

« Il est naturel que le paiement des frais d'un service incombe à tous ceux à qui il est rendu. La disproportion entre le coût des transports et les tarifs établis est devenue telle que le rehaussement de ceux-ci est apparu comme une solution à la fois juste et logique. On ne peut pas oublier cependant que des tarifs excessifs pourraient briser les courants commerciaux indispensables à la richesse nationale. Nos forces de production et d'expansion seraient exposées à de redoutables éventualités à l'heure où il importe de les vivifier, si les surtaxes se faisaient écrasantes. On n'est point là dans le domaine de l'absolu. La tarification des transports implique un doigté, une expérience, une connaissance des besoins agricoles, industriels et commerciaux auxquels aucun mécanisme étatique ne saurait suppléer.

« Les partisans de la nationalisation des chemins de fer rêvent de tarifs automatiques, de barèmes fonctionnant comme des guillottes et le premier fonctionnaire venu n'aurait pas la moindre peine à en faire l'application. Quand on a cet idéal, la guerre aux tarifs spéciaux va de soi ; toute exploitation commerciale des voies ferrées est tenue pour l'abomination de la désolation. Meure le commerce plutôt qu'un principe ! Il ne faudrait cependant pas que, sous prétexte d'un relèvement des tarifs de chemins de fer en vue de parer à un déficit intolérable, certains projets d'égalisation et de nivellement vinssent à triompher.

« Que l'organisation des grands réseaux soit refaite dans le sens d'une pénétration plus intime, chacun l'admet. Mais qu'on ne confonde pas, en revanche, les vraies réformes, toutes compatibles avec le régime de nos chemins de fer, avec la suppression d'administrations autonomes, de tarifications spéciales, de tout un système à qui le pays a dû, avant la guerre, le développement continu de ses transports et, au profit de la défense nationale, de si magnifiques ressources, plus que jamais nécessaires à sa prospérité. »

**M. Eugène Lintilhac.** Ce n'est plus un paragraphe !

**M. Dominique Delahaye.** J'ai fini, monsieur Lintilhac. Je crois que personne, jusqu'à présent, n'a dit en meilleurs termes la vérité sur la situation.

Ce fragment d'article est la condamnation du projet du Gouvernement par des gens bien placés pour être renseignés. On ne m'a pas dit d'où vient l'inspiration de ces lignes, mais j'ai vraiment des raisons de croire qu'elles ne sont pas désapprouvées des ré-

seaux. Voilà déjà une constatation très grave.

Vous avez eu, d'autre part, la déclaration de l'honorable président de la chambre de commerce de Lyon, M. Coignet, vous disant que si les chambres de commerce avaient d'abord, en 1918, élevé des contestations contre l'unification, c'était parce que l'on soupçonnait le Gouvernement d'être résolu à l'appliquer sans consulter personne.

Je vais vous lire l'avis de l'union des offices de transports, dont le président est M. Coignet en personne. Ce n'est plus de 1918, c'est du 20 janvier 1919.

Cette union, qui groupe les offices des chambres de commerce de France, a émis à Paris, le 28 janvier 1914, après avoir examiné la question, le vœu suivant :

« Que l'augmentation des tarifs, dont le taux ne devra être déterminé que lorsque sera résolue la question des transports militaires, ne soit pas liée au remaniement général de tous les tarifs actuellement à l'étude et qu'elle consiste en un simple relèvement provisoire des tarifs existants.

« Que l'étude de ce remaniement se poursuive suivant la procédure habituelle et avec le temps nécessaire, pour que tous les intéressés soient consultés, ce qui est d'un intérêt capital pour la vie économique du pays. »

Vous ai-je, messieurs, tenu un autre langage ? Voilà ce que déclare l'union, présidée par M. Coignet. Le désaccord peut-il être plus complet et plus flagrant entre cet honorable président et l'union qu'il préside ?

**M. Coignet.** Je demande la parole.

**M. le président.** Je vous la donnerai tout à l'heure, monsieur Coignet.

**M. Dominique Delahaye.** Si M. Coignet désire répondre tout de suite, j'y consentirai très volontiers ; cela vaudra bien mieux.

**M. le président.** La parole est à M. Coignet, avec la permission de l'orateur.

**M. Coignet.** Je répète ce que j'ai déjà dit : l'avis dont vous parlez et dont je suis l'auteur, puisque je présidais la séance où il a été voté, le 28 janvier 1919, a été émis parce qu'à ce moment on ne savait pas encore si M. le ministre consulterait le comité consultatif des chemins de fer et les chambres de commerce. Or, nous avons obtenu cette consultation.

Ce vœu a été exaucé par le ministre des travaux publics. La consultation a eu lieu pendant toute l'année 1919. Par conséquent, ce vœu, si l'union se réunissait aujourd'hui, n'aurait plus aucune raison d'être. On sait en quoi consiste l'unification.

La hausse des tarifs, que nous croyions imminente en janvier 1919, n'a pas été, à notre grand regret, faite pendant l'année 1919, et cela a creusé davantage le gouffre de 4 milliards 700 millions de francs qui constitue le déficit des compagnies au 31 décembre 1919.

Aussi, un an après, sachant ce que c'est que l'unification et connaissant les clauses de révision de cette unification, nous vous disons : « Votez la surtaxe. »

**M. Dominique Delahaye.** Je vais répondre à votre réponse par le rapport présenté à l'union des chambres syndicales lyonnaises par M. Philippe Rivoire, membre de votre Chambre.

**M. Coignet.** C'est le frère du membre de la chambre de commerce.

**M. Dominique Delahaye.** Mais cette délibération, que vous connaissez sans doute, est toute récente.

**M. Coignet.** Non, je ne la connais pas.

**M. Dominique Delahaye.** Vous ne la connaissez pas, monsieur le président de la

chambre de commerce de Lyon ? Eh bien ! voici une phrase de cette délibération qui vous montrera bien qu'elle est d'accord avec ma thèse.

« Propositions des compagnies. — Nous osons croire qu'une telle hâte ne présidera pas à l'adoption des propositions faites par les compagnies, sous le prétexte séduisant d'unification et de simplification de tarifs, et qui peuvent en réalité provoquer, dans le commerce et l'industrie de notre pays, de profonds bouleversements et même des ruines.

« D'ailleurs, nous avons la promesse formelle de M. Claveille, faite au sénateur Delahaye, qu'il ne prendra de décision qu'après étude attentive et après avoir recueilli toutes les opinions qui pourront se manifester. »

Il s'agit donc de la promesse qui m'a été faite, à moi-même, par un Lyonnais, M. Rivoire. Cette promesse n'a pas été tenue. Je l'ai dit à M. Claveille, comme je vous le dis.

Je vais maintenant vous lire les délibérations de la chambre de commerce, de l'année 1920 — ce ne sera plus de 1919. Si votre union a changé d'avis, on peut lui opposer les cinquante chambres syndicales lyonnaises dont je viens de vous parler. Vous allez voir comment elles s'expriment.

Rapport de M. Philippe Rivoire, frère du membre de la chambre de commerce de Lyon, adopté par l'union des chambres syndicales lyonnaises :

« En tout cas, nous n'avons pas la prétention de nier la nécessité de nouveaux relèvements. Ce que nous ne voulons pas, c'est que ces relèvements, sous couleur de simplification, soient exagérés, qu'ils bouleversent les situations acquises, qu'ils frappent d'une façon inégale les industries visées et qu'ils risquent, par leur répercussion, d'amener des pertes et des ruines dans notre pays. Or, il résulte de l'examen des propositions d'unification déjà déposées qu'elles présentent à des degrés divers tous ces inconvénients.

« En ce qui concerne les prix fermes, nous demandons qu'il n'y soit touché que prudemment, en tenant compte des intérêts légitimes des industries existantes, étant entendu en tout cas qu'ils ne devront jamais être inférieurs au prix de revient, qui sera déterminé dès que l'équilibre sera rétabli et que l'on sera fixé sur les éléments de ce prix de revient, notamment sur l'apport que les conditions de paix obligeront l'Allemagne à nous faire, en wagons, locomotives et surtout charbon.

« Nous comptons sur la vigilance des pouvoirs publics et demandons instamment à M. le ministre du commerce d'intervenir auprès de son collègue des travaux publics et transports pour qu'il ne donne pas son homologation à des tarifs qui risquent de causer de graves préjudices aux intérêts du commerce et de l'industrie, et pour qu'il institue une étude sérieuse, d'accord avec les intéressés, des modifications à apporter aux tarifs actuels.

« L'union des chambres syndicales lyonnaises, composée de 52 syndicats comprenant plus de 6.000 commerçants et industriels, après avoir entendu la lecture de ce rapport, se rallie à ses conclusions et décide qu'il sera communiqué aux pouvoirs publics, aux membres du Parlement appartenant à la région, aux principales chambres de commerce et à la presse.

« *Le président de l'union des chambres syndicales lyonnaises,*

« H. CHAMONARD,

« *Le secrétaire,*  
« *président de la commission des transports,*

« PH. RIVOIRE. »

Tels sont les desiderata des commerçants et industriels lyonnais, et ils ne sont pas ceux dont se sont prévalus MM. Isaac et Coignet, puisqu'ils repoussent le bouleversement général des tarifs clandestinement engagé, poursuivi et partiellement réalisé par le Gouvernement.

La cause est donc entendue.

**M. Millès-Lacroix, président de la commission des finances.** A quelle date ?

**M. Dominique Delahaye.** Je n'ai pas la date exactement. Ce qui date le document, c'est ce que l'on dit de mes demandes. Remarquez bien, j'ai lu cette première phrase : « D'ailleurs nous avons la promesse formelle de M. Claveille, faite au sénateur Delahaye, qu'il ne prendra de décision... »

**M. le président de la commission des finances.** Donc, M. Claveille répondait à M. Delahaye. Hier, vous avez dit le contraire.

**M. Dominique Delahaye.** Mais non, je vous ai dit hier qu'il n'avait pas répondu... Vous avez, mon cher collègue, un peu raison, parce que j'ai parlé trop en raccourci. (*Exclamations.*) Mais j'ai rectifié sur l'heure. Vous le verrez au *Journal officiel*. J'ai dit qu'il n'avait pas répondu à ma demande ; j'ai dit que, lui réclamant tous les travaux, tous les rapports du comité consultatif des chemins de fer, il me donnait toujours une raison dilatoire : « Ils ne sont pas encore déposés » ; et que, finalement, il ne m'avait rien communiqué. Et il vient à la tribune se prévaloir de l'excellence de ces rapports ! Or, j'ai insisté pendant plus d'un an pour être entendu par le comité consultatif ; j'ai demandé deux fois à interpellier, pour éviter d'arriver à cette discussion définitive sans ce travail préparatoire nécessaire.

Voulez-vous que je vous lise les lettres ? (*Dénégations.*)

Et l'on veut faire croire que l'on a renseigné tout le monde, alors qu'on refuse les documents essentiels à un sénateur, qui est connu pour s'occuper depuis plus de vingt ans de ces questions ! Il y a là, messieurs, une question de principe. Il n'est pas admissible que l'on vienne se prévaloir à la tribune de l'avis de comités aussi savants, aussi consciencieux — je ne marchande pas mes éloges — et que l'on invoque des travaux et des opinions, quand on se refuse à nous les communiquer.

En tenant ce langage, je défends, messieurs, vos prérogatives, à un moment où la question est engagée avec des précautions de silence qui n'ont d'autre but que de mettre la lumière sous le boisseau. Je dis qu'on veut cacher quelque chose.

**M. Jules Delahaye.** C'est évident.

**M. Gaudin de Villaine.** La cause est entendue. C'est de la diplomatie secrète.

**M. Dominique Delahaye.** De même que tous les corps commerciaux, chambres de commerce et syndicats ont admis la majoration uniforme de 25 p. 100, autorisée par la loi du 21 mars 1918, ils admettent tous une nouvelle majoration générale et uniforme des tarifs actuellement en vigueur. Ils repoussent tous, au contraire, le bouleversement général et immédiat de ces tarifs, qui résulterait de l'unification de ceux-ci par la suppression des prix fermes et des barèmes existants.

Cela résulte notamment des avis ci-après parvenus à notre connaissance.

Avis des corps commerciaux. — Il y en a un que je vous ai déjà lu : celui de l'union des offices de transport. Mais je prends dans ma région l'office des transports des chambres de commerce de l'Ouest.

Il est vrai que cet avis est encore de 1919 ;

mais va-t-on dire qu'il ne vaut rien si j'établis ensuite que le même avis est donné en 1920 ?

Cet office a donc, dans sa séance du 11 octobre 1919, émis notamment le vœu suivant :

« Suppression des permis de circulation gratuits et limitation aux seuls employés des réseaux. Majoration temporaire de tous les prix et barème par un pourcentage uniforme. Maintien des prix fermes et des tarifs grande vitesse et petite vitesse, d'exportation et de transit. »

L'assemblée des présidents des chambres de commerce de France a émis, le 31 mars 1919, un vœu ainsi conçu :

« Que les augmentations de tarifs de chemins de fer, qui sont à prévoir, portent sur tous les tarifs : petite vitesse, grande vitesse, voyageurs, et que les transports gratuits soient supprimés. »

Elle avait, dans sa réunion du 28 octobre précédent, demandé « que les augmentations des tarifs commerciaux, si elles ont lieu, soient temporaires et de courte durée ».

La chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 15 janvier 1919, a émis : 1° un avis favorable à la création d'un tarif général de petite vitesse commun à tous les réseaux ; 2° un avis défavorable à la suppression, même à titre provisoire, des divers tarifs spéciaux de petite vitesse.

Elle a, en outre, décidé de protester énergiquement contre l'ensemble des propositions actuelles des compagnies, visant les tarifs spéciaux.

Vous voyez donc que la chambre de commerce de Paris proteste contre les propositions des compagnies.

La chambre de commerce de Lille a, dans sa séance du 7 mars 1919, adopté une délibération ainsi conçue :

« La chambre, tout en acceptant le principe d'une augmentation de tarifs qui permette aux compagnies de chemins de fer de compenser l'accroissement des frais généraux qu'a provoqué la guerre avec ses conséquences de tous ordres, mais jugeant que ces élévations doivent rester dans les limites raisonnables,

« Emet le vœu :

« Que, sans recourir au remaniement de tous les tarifs laborieusement conçus et dont une longue expérience a consacré la vitalité, il serait plus rationnel de les majorer, sans en modifier l'existence, et que cette majoration n'ait qu'un caractère temporaire afin qu'on puisse la supprimer aussitôt que la situation sera redevenue normale. »

La chambre de commerce de Bordeaux déclare :

« Séduisante, en apparence, en raison des simplifications et de la clarté qu'elle apporte dans la tarification des transports par voie ferrée, cette mesure, qui paraît avoir été provoquée par M. le ministre des travaux publics, est susceptible de modifier dans certains cas, de façon regrettable, les conditions actuelles des transports, les courants de trafic déjà établis et la situation de nombreuses industries pour lesquelles le ravitaillement des matières premières ou la réexpédition des produits fabriqués joue un rôle important. »

Dans sa séance du 2 décembre suivant, la même chambre, après avoir constaté que la diminution de volume du *Recueil Chaux* « serait payée par de tels inconvénients qu'on ne saurait en poursuivre l'obtention », ajoute :

« La suppression des tarifs spéciaux actuels, intérieurs ou communs, d'exportation ou de transit, et celle des prix fermes si précieux pour certaines régions industrielles, porterait un coup fatal aux conditions actuelles de la vie économique du pays. »

« La substitution de barèmes communs, aux prix spéciaux actuels, préconisée jadis comme le moyen le plus simple et le plus efficace de faire disparaître les inégalités préjudiciables à certaines régions, qui résultaient de certains tarifs, a été reconnue dangereuse et non recommandable. »

« Les propositions nouvelles comportent des relèvements très considérables qui sont de nature à apporter les plus sérieuses entraves au commerce et à l'industrie et à empirer encore la crise économique due à la cherté de la vie. »

Chambre de commerce de Rouen :

« Les prix fermes seront supprimés. C'est là une mesure des plus graves en ce sens qu'elle menace l'existence même de nombreuses industries. »

Chambre de commerce de Nantes (vœu émis dans sa séance du 11 mars 1919) :

« Que les tarifs spéciaux soient maintenus et les situations acquises respectées, que toutes majorations de tarifs soient accordées à titre provisoire et par une perception supplémentaire proportionnelle sur tous les tarifs existants. »

Chambre de commerce d'Orléans (vœu émis dans la séance du 4 avril 1919) :

« Que toutes majorations de prix soient accordées à titre provisoire et appliquées par une perception supplémentaire proportionnelle sur tous les tarifs existants sans autre modification ou suppression de ces tarifs. »

Chambre de commerce de Chartres :

« Qu'il soit sursis à prendre une décision sur les propositions déjà soumises et à soumettre à l'homologation, etc. »

Maintenant, messieurs, que vous avez entendu les réserves de M. le président de la chambre de commerce de Lyon, en ce qui concerne 1919, je vais vous lire ce qui concerne 1920 :

« Chambre de commerce de Morlaix. — Séance du 19 janvier 1920... »

**M. Rouby.** Vous ne nous faites grâce de rien ! Vous allez nous lire la date et le reste ! (*Très bien ! très bien !*)

**M. Eugène Mir.** Il n'y a pas de raison pour que cela finisse. Tout le monde accepte cette réforme, acceptez-la !

**M. Dominique Delahaye.** Comment ! vous vous plaignez que je lise la date quand le débat roule sur la date ? Mais vous êtes véritablement singulier ! (*Rumeurs.*)

**M. Jules Delahaye.** Si cela ne vous intéresse pas, mon cher collègue, cela en intéresse d'autres. On nous a dit que les chambres de commerce avaient été consultées ; et moi, qui ne connais pas la question, je désire savoir si c'est vrai. Or, il est évident que cela n'est pas vrai. (*Bruit.*)

« M. Dominique Delahaye. ... A l'unanimité, la chambre s'associe à la protestation faite contre cette unification des tarifs, car la mesure proposée, déjà mise en exécution en bien des cas, sans examen suffisant des répercussions produites par ces changements, sans consultation des personnes qui pourraient fournir un avis motivé, est de nature à mettre nombre d'industries en un état d'infériorité telle vis-à-vis de leurs concurrents étrangers, qu'elles n'y pourraient survivre. »

Cela s'est dit le 19 janvier 1920, à un moment où vous croyez, d'après les assertions ministérielles, que la consultation a été faite, et c'est la chambre de Morlaix qui vous répond : Ce n'est pas vrai.

**M. Coignet.** Si ! c'est vrai. (*Très bien !*)

**M. Dominique Delahaye.** Cependant, du discours très habile de M. Claveille, à



la séance d'hier, j'ai retenu cette phrase : « On ne peut pas envoyer continuellement des enveloppes. »

Or, le point pleurétique de la question (*Sourires*), c'est la lettre qu'impérativement la loi du 9 avril 1898 prescrit d'envoyer aux chambres de commerce pour les consulter. J'ai fait, à ce sujet, une assez longue dissertation pour établir que, de 1880 à 1898, on procédait comme l'a fait M. Claveille. Comme notre collègue est d'une habileté consommée, mais qu'il est franc et ne veut pas escamoter la vérité (*Murmures*), il nous dit qu'on ne peut pas envoyer continuellement des enveloppes ; mais, quand il parlait du contenant, il visait aussi le contenu, c'est-à-dire la lettre elle-même. C'est un aveu quelque peu déguisé : les lettres prescrites par la loi n'ont donc pas été envoyées.

M. Hervey. Cependant, les lettres que vous nous lisez prouvent que les chambres de commerce ont donné leur avis. (*Très bien !*)

M. Dominique Delahaye. Oui, car elles sont libres d'agir spontanément.

M. Jules Delahaye. On vient nous dire qu'elles sont favorables à la mesure ; or, on vous prouve que ce n'est pas vrai !

M. Dominique Delahaye. Je vois que je ne suis pas compris. C'est sans doute ma faute ; c'est parce que je ne suis pas clair et que je n'insiste pas assez. (*Exclamations.*)

Dans cette question, il faut envisager le devoir et le rôle du ministre, le devoir et le rôle des chambres de commerce.

Les chambres de commerce peuvent faire ce qu'elles veulent, spontanément ; elles peuvent, notamment, comme en 1880, saisir le ministre et le public. Elles l'ont fait, mais cela ne relève pas le ministre de l'obligation insérée dans la loi de consulter les chambres de commerce, en leur disant : « Je désire avoir votre avis avant d'homologuer tel tarif. » Et quand, non seulement, il s'agit de l'homologation d'un tarif, en particulier, mais de 11 tarifs, et même de 33, c'est-à-dire de cette grande réforme de l'unification qui réduit le *Livret Chaix* de 1,800 à 30 pages, le ministre doit ouvertement dire quels sont ses desseins. Eh bien ! je soutiens que le ministre n'a rien fait de cela, et qu'ainsi il a violé la loi et que ses homologations sont illégales. Cela se tient-il ?

M. Hervey. Non, cela ne se tient pas, parce que la conclusion, c'est qu'il faut renvoyer la loi et que vous ne le proposez pas par votre amendement. (*Approbation.*)

M. Dominique Delahaye. Mais non ! laissez-moi m'expliquer. Toute ma discussion tend à établir que je donne aussi vite que le ministre les 2 milliards 400 millions dont vous avez besoin. Ai-je renvoyé la loi ? Non ; et, si vous adoptez mon amendement, ce n'est pas à cela que vous aboutissez ; il ne peut y avoir de discussion sur ce point.

M. Millès-Lacroix, président de la commission des finances. Votons sur l'amendement.

M. Hervey. Alors la proposition de loi est légalement présentée et dans de bonnes conditions.

M. Dominique Delahaye. Quelle confusion vous faites ! Vous dites que les homologations dont vous n'avez pas à vous occuper sont illégales : autre chose est de commettre une illégalité en matière d'homologation, autre chose d'en commettre une en matière de proposition de loi. Je vous parle d'un sujet, et, pour brouiller les

cartes, vous me répondez par un autre ! (*Rumeurs.*)

M. le président. Vous voyez, messieurs, qu'il ne faut pas de conversations entre les bancs et la tribune, cela ne fait qu'allonger le débat.

M. Dominique Delahaye. Pourtant, il faut bien que le Sénat sache la vérité, à moins qu'il ne veuille vraiment pas la connaître.

M. le président. Le Sénat demande, monsieur Delahaye, qu'on développe sommairement les amendements, conformément au règlement (*Très bien !*)

M. Dominique Delahaye. Sommaire-ment ! Voulez-vous aussi me mettre sous l'éteignoir ? (*Exclamations.*)

« Chambre de commerce de Cette, 21 janvier 1920. — Les explications échangées ont fait ressortir toute la profondeur du mal dont souffrent les diverses branches de l'activité du pays, industrie, commerce, agriculture, ainsi que l'état d'extrême irritation existant dans le public par suite de cette situation à la fois si angoissante par ses effets et si troublante dans ses causes... »

« Or, chose troublante, nous le répétons, les administrations et organisations qui sont en mesure de déterminer les causes du mal semblent prendre à tâche de les dissimuler et de dérouter l'opinion comme si elles cherchaient à perpétuer le désordre... »

« Nous croyons fermement que ceux à qui incombe le devoir de rétablir en France la normalité des transports peuvent trouver aisément, en cherchant ceux qui profitent de la désorganisation, les coupables de cette désorganisation, etc. »

M. Charles Deloncle. C'est une approbation.

M. Dominique Delahaye. Pas du tout ! Votre unification n'est pas du tout un relèvement proportionnel. Si vous l'avez comprise ainsi, c'est que vous l'avez mal comprise.

M. Charles Deloncle. Nous la faisons sur la majoration des tarifs.

M. Dominique Delahaye. Mais c'est contre l'unification que je parle, contre l'unification qui fait le bouleversement des tarifs et non pas leur relèvement proportionnel !

M. le président. Messieurs, je vous en prie, pas d'interruptions. Cela prolonge inutilement le débat. Laissez M. Delahaye poursuivre son exposé. Je lui demande seulement d'abréger ses citations.

M. Dominique Delahaye. Vous avez entendu tout à l'heure la chambre de commerce de Lille en 1919. Voici ce qu'elle dit le 24 janvier 1920.

M. Charles Deloncle. Au moins, nous voilà renseignés. (*Sourires.*)

M. Dominique Delahaye. Le président de la chambre de commerce de Lille rappelle au ministre sa délibération du 7 mars 1919, et il ajoute :

« L'attention de notre compagnie a été de nouveau appelée sur cette question ; car il apparaît nettement qu'on poursuit, en même temps que le relèvement inévitable des tarifs, le projet d'unifier les tarifs actuels, qui ont été fixés en vue des besoins de notre industrie pour établir des courants de trafic des producteurs aux consommateurs. Cette unification est de nature à porter un coup fatal à des industries qui se sont créées et n'ont pu se maintenir qu'en raison des prix de transport consentis. Notre compagnie tient à protester contre cette tentative qui peut amener des désastres

économiques, et elle a renouvelé, dans sa séance du 23 janvier, le vœu précédemment émis. »

J'arrête votre attention sur l'importance de cette délibération. Voilà des pays très éprouvés par la guerre ; voilà les plus compétents des industriels et des commerçants français, le pays commercial et industriel par excellence. Or, cette chambre de commerce reprend cette délibération de 1919 pour l'accentuer, le 24 janvier 1920, et elle écrit cela à M. le ministre des travaux publics ; et ce même ministre vient à la tribune nous dire que tout le monde l'approuve. N'a-t-il pas reçu la lettre, ou bien est-ce son prédécesseur qui dissimule ? (*Rumeurs.*)

La chambre de commerce de Vienne écrit, le 27 janvier 1920 :

« Il nous semble préférable que, si la chose est jugée nécessaire, les recettes que les réseaux attendaient de l'unification projetée leur soient fournies par une augmentation de coefficient de majoration uniforme prévu par le dernier projet de loi visé. »

C'est ce que je propose : majoration uniforme ; par conséquent, pas d'unification.

La chambre de commerce de Vienne rappelle aussi sa délibération du 27 janvier 1920, mais elle désapprouve qu'on lie à la question des relèvements, momentanés ou même permanents, des tarifs pour sortir de la situation déficitaire la question très complexe de l'unification des tarifs. Elle demande qu'il soit sursis, non seulement à l'homologation des nouveaux tarifs en instance encore auprès de l'administration supérieure, mais également à l'application de ceux qui ont été homologués.

Est-ce assez net ? Suis-je d'accord avec le commerce et l'industrie ? Que je passe du Nord au Midi, que j'aille de l'Est à l'Ouest, c'est partout le même langage.

« Chambre de commerce de Saint-Brieuc, 28 janvier 1920... »

M. Gaston Menier. Monsieur le président, je demande à faire un rappel au règlement. (*Très bien !*)

M. le président. Le règlement est que les amendements doivent être développés sommairement. Or, j'ai eu l'honneur d'en faire l'observation à M. Delahaye. Il est maître de diriger sa discussion.

M. le président de la commission des finances. Alors il pourra faire de l'obstruction ?

M. Dominique Delahaye. Je ne veux pas faire de l'obstruction. C'est un droit constant dans le Parlement que la discussion générale se poursuive sur l'article 1<sup>er</sup>.

M. le président de la commission des finances. Mais pas du tout !

M. Dominique Delahaye. Il y a, par conséquent, deux raisons pour que vous me laissiez parler. D'abord, parce que je vous apporte des témoignages, ensuite parce que l'on ne juge jamais les gens sans les entendre. Il semble véritablement que vous ayez le ferme propos de condamner l'opinion commerciale parce que le ministre vous l'a exposée autre qu'elle s'est manifestée ! Ce n'est pas celui qui a fondé l'assemblée des présidents des chambres de commerce qui va se plier à votre fantaisie.

Autrefois, les chambres de commerce donnaient des avis incomplets et imprécis sur toutes les questions, car elles ne se concentraient jamais ; dans les bureaux, on faisait seulement état des avis qui concordaient avec les desiderata du ministre et on les apportait au Parlement pour enlever le vote d'un projet ou de crédits. C'est pourquoi s'est fondée l'assemblée des prési-

dents de chambres de commerce; c'est pourquoi aussi les ministres ont, après examen, consenti à sa fondation. Je dois dire, en effet, que c'étaient plutôt les bureaux que les ministres qui luttèrent contre moi. Convenez, messieurs, qu'en prenant cette initiative, j'ai fait œuvre utile aux intérêts du commerce de la France et que j'exerce aujourd'hui devant vous mon droit absolu. Il faut, messieurs, que ceux qui ont pris les délibérations que j'ai l'honneur de vous communiquer sachent qu'on en a fait état au Parlement et qu'on en a pesé les arguments.

M. le président. Mon cher collègue, le Sénat écoute avec une grande attention les observations que vous lui soumettez; mais je crois-devoir vous faire remarquer que la discussion générale ne peut pas se poursuivre à l'article 1<sup>er</sup>. D'autre part, la seule manifestation que fasse le Sénat à l'occasion de votre discours, c'est de vous demander d'abréger quelque peu vos citations, quelque intérêt qu'elles présentent à ses yeux. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dominique Delahaye. Je vais m'appliquer, messieurs, à être agréable à M. le président et à l'assemblée; mais je tiens à faire remarquer qu'une importante compagnie, la chambre de commerce de Toulouse, établit nettement que l'on a voulu la presser pour ne pas lui laisser le temps d'une étude suffisante :

« La chambre de commerce de Toulouse est décidée à s'occuper très activement des questions de transport, et, si elle n'était presque uniquement composée de membres nouveaux, arrivés trop tard pour protester utilement contre la nouvelle tarification, elle vous aurait secondé énergiquement dans la campagne que vous aviez entreprise. Nous devons nous attacher à poursuivre la revision de cette tarification vraiment trop arbitraire. »

M. Deloncle. A qui cette lettre était-elle adressée ?

M. Dominique Delahaye. A M. Ludovic Lamy, directeur du *Bulletin des transports*. Cela vous paraît-il mériter quelque critique ?

M. Deloncle. Ce n'était donc pas écrit au ministre.

M. Dominique Delahaye. Alors les lettres qui ne sont pas adressées au ministre sont sans valeur ? Il s'agit pourtant d'un des hommes les plus qualifiés de France.

M. Deloncle. Ce n'est pas le ministre qui pouvait tenir compte d'observations qui avaient été faites à M. Lamy.

M. Dominique Delahaye. Je devais vous en donner connaissance; c'est pourquoi il m'est impossible d'aller plus vite. Il est vrai que, quand j'abrége, on m'accuse de ne pas tout lire. Il est bien difficile de vous satisfaire.

La chambre de commerce du Mans dit : « S'il faut subir, pour les marchandises, une majoration de 140 p. 100, soit; mais telle n'est pas la conséquence de la loi que l'on vous demande de voter. Les compagnies ont fait homologuer sept tarifs avec des relèvements excessifs par rapport aux prix appliqués en 1914. Il en résulte que l'application du texte voté par la Chambre aboutit à des augmentations de perception variant de 240 à 1.110 p. 100, par rapport aux tarifs d'avant-guerre. La phobie des prix fermes a fait supprimer tous les tarifs d'exportation au moment où nous avons tant besoin d'exporter. »

La chambre de commerce du Mans conclut en disant « qu'en aucun cas, les nouveaux prix ne devront excéder de plus de

300 p. 100 les tarifs en vigueur ». Elle est très large.

La chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer dit que « la vie économique du pays en subirait une révolution ».

Enfin, il n'est pas jusqu'au syndicat des huiles de Salon qui ne fasse entendre ses plaintes.

J'en ai fini avec les avis commerciaux que je possède, et qui sont du mois de janvier 1920. Mais je crois tout de même avoir suffisamment établi que les avis du commerce désapprouvent le vote que vous vous apprêtez à émettre.

L'article 1<sup>er</sup> du projet stipule que le nouveau relèvement des tarifs, qui pourra atteindre 115 p. 100 pour les marchandises, s'appliquera aux prix de transport qui seraient substitués aux prix homologués antérieurement.

Désirant, comme vous, fournir aux compagnies le moyen d'équilibrer leurs recettes et leurs dépenses, je demande que la majoration proposée pour les marchandises soit portée de 115 à 150 p. 100, mais qu'il soit stipulé que ladite majoration « ne s'appliquera pas aux prix de transport des marchandises résultant de la réforme de la tarification, en voie de réalisation, qui ont été ou seront homologués ».

Cette réforme utile, nécessaire, qui a pour but de simplifier les tarifs, n'est pas réalisée et ne peut l'être, légalement, quant à présent.

Il ne suffit pas, en effet, de supprimer purement et simplement les prix fermes ou autres des tarifs spéciaux actuels; il faut remplacer les prix supprimés par d'autres prix.

Or, messieurs, pour vous citer un exemple, on a supprimé les anciens tarifs spéciaux et communs qui étaient applicables au transport des vins effectués et par expéditions partielles (barriques) et par wagons complets; mais si le nouveau tarif spécial P. V. n° 6-106, qui a remplacé ces tarifs depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, est applicable aux expéditions par wagons complets, il ne l'est plus aux expéditions par barrique, de sorte que celles-ci ne peuvent être taxées qu'aux prix du tarif général de chaque compagnie dont les rails sont empruntés.

Le résultat ? Le voici :

On a dit, à la Chambre, qu'une barrique de vin qui, de Perpignan à Paris, payait autrefois 11 fr. 50 de transport, devait payer aujourd'hui 60 fr. 25, ce qui a soulevé une émotion considérable. On a même contesté l'exactitude de ce dernier prix.

Il était inexact, mais pas dans le sens qu'on supposait. En effet, depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, le prix applicable à ladite barrique est de 70 fr. (69 fr. 98); ce prix, que je connaissais déjà, m'a été confirmé, hier, par M. le ministre des travaux publics.

La différence de près de 10 fr., qui existe entre ce prix et celui indiqué à la Chambre, provient de ce que celui qui l'avait établi pensait, non sans raison, que si l'on supprimait les prix des anciens tarifs applicables aux expéditions par barriques, on homologuerait en même temps un autre tarif applicable à ces expéditions, tarif qui a d'ailleurs été proposé depuis plus d'un an. C'est le tarif général commun unique, à six séries, à base décroissante, qui serait applicable à toutes les marchandises d'une gare quelconque de l'un des six grands réseaux à une autre gare quelconque de ces réseaux.

Pourquoi, dira-t-on, ce tarif, d'ailleurs avantageux au public, n'a-t-il pas été homologué ? C'est parce que, ainsi que je l'ai dit, hier, il faut auparavant qu'une loi intervienne pour supprimer les prix de concurrence contre la batellerie résultant de l'an-

nexe au tarif général de la compagnie du Midi.

Ces prix, établis à la suite d'une convention approuvée par la loi du 27 novembre 1897, ne peuvent, par suite, être supprimés que par une loi, et la loi à intervenir à ce sujet n'est pas encore déposée malgré les promesses de M. Claveille.

La conclusion, c'est que l'unification complète des tarifs ne pourra être réalisée qu'après le vote de ladite loi.

On ne peut donc faire état, dans la loi qu'on nous demande de voter, de tarifs qui ne seront peut-être jamais homologués et ce serait le cas si la loi qui doit annuler les effets de celle du 27 novembre 1897, n'est jamais votée.

D'autres motifs, aussi impérieux, s'opposent à ce qu'on fasse état actuellement de la réforme de la tarification.

Le premier, c'est que les tarifs qui ont été homologués paraissent l'avoir été par surprise, puisque M. Claveille a contesté l'importance de certains relèvements formidables qui ont été signalés et dont la réalité a été constatée par son successeur.

Celui-ci, enfin, comme l'avait fait M. Claveille, a déclaré qu'il n'homologuerait pas de prix qui lui paraîtraient trop élevés, et cependant, messieurs, on a fait état de ces prix trop élevés et proposés dans l'évaluation des recettes pour 1920.

Voilà donc l'état de la question en ce qui concerne le premier paragraphe de mon amendement, les chiffres 115 à 150. Je crois que ces précisions survivront à votre vote. Si vous n'acceptez pas mon amendement, c'est la condamnation par avance de la loi que vous allez voter. Quand viendra le moment du vote, je me prononcerai alors contre cette loi. Je serai plus ardent que dans la question du traité de paix, parce qu'alors, si je n'ai pas suivi M. Louis Marin, c'est que je me suis arrêté à la considération de la rentrée au bercail français de l'Alsace et de la Lorraine, et à celle de la résurrection de la Pologne. Mais M. Louis Marin, qui voyait plus loin que moi, avait compris que cette loi sur le traité de paix était véritablement funeste.

Eh bien ! messieurs, celle que nous discutons le sera également à votre bon renom comme sénateurs, car vous ne doutez pas un instant que ces relèvements considérables de tarifs vont susciter beaucoup de mécontentements. Si la réforme produit des ruines, du fait de l'inégale répartition des charges, vous serez taxés d'injustice. Réfléchissez-y, je vous en prie. C'est votre intérêt que je défends, en même temps que celui de l'agriculture, de l'industrie et du commerce français.

Maintenant, j'aborde la question de mon second paragraphe. Je vous demande implicitement de supprimer la partie qui concerne les abonnements de la banlieue et de la remplacer par cette déclaration que « ces majorations ne s'appliqueront pas au prix des transports des marchandises résultant de la réforme générale, de la tarification en voie de réalisation qui ont été ou qui seront homologuées ». Cette phrase veut dire que vous reprendrez les prix d'avant la réforme.

Pour les voyageurs, il est stipulé, dans l'article 1<sup>er</sup> du projet, que la majoration prévue pour les voyageurs ne s'appliquera pas aux abonnements actuellement délivrés aux ouvriers, employés et élèves des écoles en vertu des tarifs en vigueur.

J'ai demandé la suppression de cette phrase et j'ai démontré hier qu'elle était aussi inopérante que dangereuse.

Inopérante parce que, d'une part, les abonnements hebdomadaires délivrés aux ouvriers au moment où la loi entrera en vigueur ne pourraient profiter de l'exonération de majoration — si celle-ci pouvait leur être réclamée — que dans une mesure

insignifiante et, d'autre part, parce que les employées (au féminin) et les ouvrières ne seraient pas exonérées de la majoration, parce qu'elles ne sont pas expressément visées dans le projet alors qu'elles le sont dans le tarif G. V. 3. D'après la jurisprudence de la cour de cassation, que je vous ai citée hier, l'application des tarifs ne peut être étendue, en dehors des cas qu'ils prévoient, soit par voie d'analogie ou d'interprétation, ou sous prétexte d'usage, de tolérance ou d'équité.

Dangereuses, parce que le fait même d'exonérer de la majoration une catégorie de voyageurs fournira aux compagnies un prétexte pour réclamer cette majoration à tous les autres voyageurs non exonérés et qui seront titulaires au moment de la mise en vigueur de la loi, d'un abonnement d'un mois, trois mois ou d'un an.

Or, messieurs, ainsi que je l'ai également établi, les compagnies n'ont pas réclamé à ces voyageurs la majoration de 25 p. 100 autorisée par la loi du 31 mars 1918.

Nous ne devons pas leur fournir un argument susceptible de leur permettre de réclamer les majorations de 45, 50 et 55 p. 100 que nous allons voter.

La démonstration étant faite aussi complète pour le second paragraphe que pour le premier, vous ne pouvez pas, si vous voulez faire une loi cohérente, qui respecte la jurisprudence de la cour de cassation en matière de taxation des tarifs de voyageurs, voter le texte qu'on vous propose, puisqu'il va à l'encontre de ce que la Chambre a voulu faire, à savoir une gentillesse aux banlieusards, qui deviendrait un mauvais tour aux abonnés de la banlieue.

**M. Gaudin de Villaine.** Vous avez raison.

**M. Dominique Delahaye.** Vous ne pouvez pas leur faire cette galéjade, dont la Chambre est responsable, parce que les députés qui ont proposé cet amendement n'étaient pas suffisamment informés de la législation et de la tarification des chemins de fer.

**M. Gaudin de Villaine.** Tout le monde se plaint dans la banlieue.

**M. Charles Deloncle.** Monsieur Delahaye, voici l'imprimé des compagnies de chemins de fer relatif à la délivrance des cartes d'abonnement dont vous parlez.

« Demande de carte d'abonnement de semaine pour « ouvrier » ou « ouvrière ». Ces imprimés ont existé depuis que lesdites cartes existent. Vous nous avez déjà dit hier que les compagnies pourraient refuser demain aux ouvrières ou aux employées les cartes en question. C'est inexact, puisqu'avec le texte de la loi en discussion il n'est rien changé aux conditions de la délivrance de ces cartes.

**M. Dominique Delahaye.** Ce que vous citez là, c'est précisément ce que demandent les compagnies, d'après le Chaix que j'ai là. Mais la loi ne dit pas « ouvriers et ouvrières ». Je discute la loi et vous m'opposez les circulaires des compagnies. Vous ne répondez pas à mon argument, vous voulez triompher de moi, me battre avec mes propres armes. M'avez-vous arraché le fusil des mains ? Non, mon cher collègue, vous commettez une confusion, vous citez les exigences des compagnies : les compagnies connaissent, en effet, et respectent le beau sexe, tandis que la loi ne le connaît pas. Voilà la différence entre la loi et les compagnies, qui, non seulement respectent le beau sexe, mais connaissent les apprentis et toutes les catégories que j'ai énumérées hier : les lycéens, les étudiants, les patronages. C'est là qu'est le désaccord.

Mais, à l'encontre de ce que font les com-

pagnies, il y a la loi qui restreint, qui limite, qui ne connaît que trois mots : employés, au masculin — ouvriers, au masculin — et élèves.

Voyons, mes chers collègues, vous qui êtes si intelligents, je ne vous ai pas convaincus ? Allons, mon cher ami, monsieur Deloncle, convenez que c'est Delahaye, pour une fois, qui a raison contre vous.

**M. Charles Deloncle.** Mais non.

**M. Dominique Delahaye.** Donnez vos raisons, alors, je vous prie, donnez-les tout de suite.

**M. Charles Deloncle.** J'insiste donc. Hier, notre collègue, M. Dominique Delahaye, a signalé des arrêts de la cour de cassation relatifs à des refus opposés par les compagnies de chemins de fer à des ouvriers ou employés du sexe féminin qui demandaient à bénéficier des cartes d'abonnement hebdomadaires...

**M. Dominique Delahaye.** Non, ce n'est pas cela.

**M. Jules Delahaye.** C'est une limitation stricte, ce n'est pas un refus.

**M. Charles Deloncle.** Vous avez semblé dire — du moins, je l'ai compris ainsi, de même que beaucoup de nos collègues — que la cour de cassation aurait rendu des arrêts donnant raison à des compagnies qui n'auraient pas voulu accorder de carte d'abonnement hebdomadaire à des ouvrières. Je ne m'explique pas que cette question ait pu se poser devant les tribunaux, puisque les imprimés portent : « Demande de carte d'abonnement de semaine pour employé ou employée ; demande de carte d'abonnement de semaine pour ouvrier ou ouvrière. »

Par conséquent, de deux choses l'une : ou, avec la réglementation ancienne, les compagnies refusaient ce que, cependant, elles indiquaient sur les imprimés, ou bien elles l'accordaient.

Si elles le refusaient, apportez-nous en la preuve à la tribune, mais, si elles l'accordaient, ne venez pas dire que le texte actuel va retirer ce que l'on accordait, puisque, aux termes du texte proposé, les avantages attachés aux cartes d'abonnement subsistent tels qu'ils étaient auparavant. (*Approbation.*)

**M. Gaudin de Villaine.** C'est la loi qui l'empêche.

**M. Charles Deloncle.** La loi ne l'empêche pas, puisqu'elle maintient ce qui existait jusqu'ici. Je fais allusion à la loi que nous discutons : elle seule m'intéresse en l'espèce.

**M. Dominique Delahaye.** Monsieur Deloncle, je vais vous donner les explications nécessaires si vous me permettez de reprendre la parole. Vous avez fait un dilemme auquel je vais répondre par un dilemme : « Ou Deloncle a compris, ou il n'a pas compris. S'il n'a pas compris, il a tort ; s'il a compris, il a raison. » Je me suis pourtant expliqué clairement.

Ce qui est certain, avec ou sans dilemme, c'est que M. Deloncle n'a pas compris ce que j'ai dit hier. J'ai dit d'abord que la loi n'énumérât pas toutes les catégories qui sont comprises dans le Chaix, dans le tarif qui donne droit à des dérogations en faveur des ouvriers, ouvrières et apprentis des deux sexes.

Ceci est la règle. Mais je n'ai jamais dit que les compagnies avaient refusé quelque chose aux ouvrières ; j'ai dit, au contraire, qu'elles avaient été si larges, si généreuses et, d'ailleurs, si respectueuses du droit commun, qu'il ne s'était jamais élevé aucune contestation, bien que la loi du

31 mars 1918, qui a créé la première majoration de 25 p. 100, ne dise pas un mot de cette question.

La différence, en effet, entre la loi de 1918 et celle qui nous est proposée aujourd'hui, c'est que la loi de 1918 ne connaît pas cette question. On a voulu faire mieux qu'en 1918 et on a fait plus mal. Or, personne ne s'était plaint, en 1918, ce qui fait qu'on n'a rien eu à refuser aux ouvrières.

L'article actuellement inséré dans le projet de loi est inutile et dangereux, parce qu'il méconnaît la jurisprudence de la cour de cassation. C'est pour vous en faire juge que je vous ai cité cette jurisprudence.

Par conséquent, l'argument que vous avez voulu tirer, mon cher collègue, de la circulaire que vous avez entre les mains, est tout à l'avantage de ma thèse et non de la vôtre, puisque vous faites une hypothèse en dehors de la réalité, tandis que je discute, moi, sur des réalités.

Vous voyez combien il était nécessaire de s'expliquer sur ce qui est le point important du débat. Toute la question est de savoir si, dans votre désir de voter vite, croyant bien faire, vous n'allez pas bouleverser, en matière de tarifs, toute la jurisprudence de la cour de cassation. Cette conséquence de votre vote serait extrêmement grave, c'est là une considération sur laquelle je retiens particulièrement votre attention.

Pour ce premier motif, quel que soit votre désir, cette loi doit retourner à la Chambre des députés, parce que ce qui est inséré dans le projet de loi est contraire aux lois. Par conséquent, voilà un premier point qui vous oblige à ne pas voter tout de suite.

Ceci-dit, je reviens, pour terminer, sur ce qui est le fond du débat, sur le multiplicateur 150, lequel donne aux réseaux ce que vous donnez, vous, avec cette différence que, d'un côté, il y a certitude, tandis qu'avec votre système il subsiste une incertitude telle qu'on peut prévoir toutes les éventualités que j'ai envisagées hier.

Entre une chose certaine et une chose incertaine il ne faut jamais hésiter ; et la mesure que je vous propose a l'assentiment de l'unanimité du commerce et de l'industrie, car, entendez-le bien, je suis ici la voix du commerce et de l'industrie.

J'ai cité des textes, j'ai fourni des preuves, et, pourtant, vous mettez maintenant en doute ma parole ; d'autres ont-ils donné des preuves aussi abondantes que les miennes ? L'argumentation de M. le ministre des travaux publics n'est fondée que sur une délibération de la chambre de commerce de Béziers, qui visait quatre délibérations. N'ai-je pas été plus abondant que M. Le Trocquer ?

Si, messieurs, en votre âme et conscience, vous voulez juger avec sérénité et oublier qu'il n'est pas très agréable pour vous de donner raison à Delahaye, Delahaye se fait tout petit pour dire que, s'il a vu clair, c'est parce que, depuis vingt ans, il étudie consciencieusement la question avec l'homme de France le plus compétent en la matière. Il ne vient pas devant vous en orgueilleux qui veut vous faire la leçon, mais, en ami du Sénat, en ami de la dignité et du bon renom de l'Assemblée et en serviteur dévoué de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Je descendrai, messieurs, tant je me fais humble dans ma supplication, jusqu'à la prière, parce que, si vous ne votez pas ce que je vous demande, vous allez commettre une faute, et, dans les moments que nous traversons, une faute peut être irréparable. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Boivin-Champeaux.

**M. Boivin-Champeaux.** Messieurs, à pro-



pos de l'amendement de M. Delahaye, je voudrais poser à M. le ministre des travaux publics une question, d'ailleurs très simple.

Il y a une catégorie de transports qui préoccupe tout particulièrement quelques-uns d'entre nous ; je veux parler du transport du bétail vivant. C'est à ce sujet que, soit à la Chambre, soit au Sénat, soit dans les documents qui ont été produits, ont été donnés les chiffres les plus inquiétants ; ils sont d'autant plus inquiétants qu'il s'agit là d'une marchandise qui est à la base de notre alimentation et qui, au point de vue des transports, se trouve dans une situation tout à fait défavorable, puisque, le plus souvent, elle aura à subir deux transports : le transport du bétail maigre de la région d'élevage à la région d'engraissement — et ces régions sont souvent très éloignées l'une de l'autre — et, à la saison suivante, le transport de la région d'engraissement au lieu de consommation : de Normandie, de Bretagne ou du Nivernais à la Villette. Le bétail aura ainsi à supporter deux fois toutes les majorations : l'unification, les 25 p. 100 de 1918, les 115 p. 100 d'aujourd'hui, auxquels on va encore ajouter l'impôt de 5 et de 10 p. 100, selon qu'il s'agit de grande ou de petite vitesse.

Sans qu'il soit besoin de rechercher dans quelle mesure, il n'est pas douteux que le prix de la marchandise ne s'en trouve influencé et ceci est grave, surtout à notre époque où nous sommes menacés d'une crise de viande.

Il n'est pas douteux, pour ceux qui connaissent le moins du monde cette question, qu'aux mois d'avril, de mai et de juin, nous allons traverser de très grandes difficultés, quant à l'approvisionnement en viande.

Je demande à M. le ministre, puisque cela dépend de lui et que les choses sont entières — il s'agit de tarifs qui ne sont point encore homologués — de vouloir bien nous rassurer et de nous dire que, du chef de l'unification, qui est son domaine, le relèvement ne dépassera pas certaines limites.

Si je suis bien renseigné, M. le ministre des travaux publics a donné à cet égard, devant la commission du budget, certaines précisions. Je serais heureux d'apprendre de lui, par des déclarations publiques, qu'il est toujours dans les mêmes intentions.

**M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics.** Je demande la parole.

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

**M. le ministre.** En remerciant M. Boivin-Champeaux d'avoir bien voulu me permettre de confirmer ici l'engagement pris à la tribune de la Chambre, par mon prédécesseur M. Claveille, je renouvelle celui que j'ai pris moi-même à la commission des finances sur une question posée par l'honorable M. Chéron.

Le tarif des bestiaux n'est pas encore homologué, le comité consultatif des chemins de fer n'a même pas encore formulé son avis à ce sujet, c'est dire que la question reste entière.

Je reprends, devant le Sénat, l'engagement de ne pas homologuer le tarif proposé sans vérifier, au préalable, que, du fait de l'unification des tarifs de transports, l'ensemble des tarifs spéciaux actuels ne supportera pas une majoration supérieure à 50 p. 100. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Dominique Delahaye.

**M. Dominique Delahaye.** Je demande le vote par division.

**M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances.** La commission, d'accord avec le Gouvernement, repousse l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix la première partie de l'amendement proposant le chiffre de 150 p. 100 pour les marchandises.

(Cette partie n'est pas adoptée.)

**M. le président.** Avant de mettre aux voix la seconde partie de l'amendement de M. Delahaye, je donne la parole à M. Chéron sur l'amendement.

**M. Henry Chéron.** Je désire appuyer, tant en mon nom qu'à celui de mon collègue, M. Rouland, sénateur de la Seine-inférieure, les observations de l'honorable M. Boivin-Champeaux et les souligner d'une précision.

Devant la commission des finances, M. le ministre, après l'honorable M. Claveille, son prédécesseur, avait déclaré qu'aucun tarif, pour le transport des animaux vivants, ne serait homologué s'il accroissait de plus de 49 p. 100 les chiffres actuels.

Or, j'ai eu la curiosité de faire établir pour deux espèces, Caen-Paris et Lisieux-Paris, les prix comparatifs du transport des bœufs, au 1<sup>er</sup> janvier 1914, et d'après la base aujourd'hui envisagée. Il s'agit du transport dans des wagons ordinaires de quatorze mètres carrés, contenant sept bœufs.

Pour éviter tout malentendu, nous allons prendre, d'ailleurs, les prix par tête. Au 1<sup>er</sup> janvier 1914, le prix par tête de Caen à Paris, soit pour un parcours de 237 kilomètres, était de 11 fr. 80, et de Lisieux à Paris, soit pour un parcours de 188 kilomètres, de 10 fr.

Par suite de la majoration de 25 p. 100, et impôts compris, il s'élevait au 1<sup>er</sup> janvier 1919 à 16 fr. 25 et à 13 fr. 75. Or, d'après les tarifs proposés à M. le ministre des travaux publics, le prix de Caen-Paris serait désormais de 62 fr. 15 par tête, et de Lisieux-Paris, de 52 fr. 50 par tête, c'est-à-dire que le transport pour un wagon de sept bœufs de Lisieux à Paris coûterait 367 fr. 50 au lieu de 70 fr.

Le prix de Caen-Paris s'élèverait à 435 fr. 05, au lieu de 82 fr. 60 en 1914. En d'autres termes, par rapport à 1914, l'augmentation serait de 425 p. 100. Nous sommes loin du taux de 49 p. 100 dont avaient parlé MM. les ministres devant la commission des finances. Je sais bien que M. le ministre des travaux publics va nous dire que ce taux de 49 p. 100 s'appliquait à une moyenne, mais nos cultivateurs, qui ne sont pas des mathématiciens, retiendront simplement la comparaison brutale entre ce qu'ils payaient la veille et ce qu'ils payeront le lendemain. (*Très bien ! très bien !*)

Or — j'ai à peine besoin de le dire — cette constatation est très grave. La loi aurait pour conséquence, si le ministre homologuait de pareils tarifs, d'empêcher nos herbagers d'approvisionner le marché de la Villette, ce qui ne faciliterait point, en vérité, l'alimentation de la capitale ou bien encore d'amener un accroissement considérable du prix de la viande.

Serait-il sage, au moment où le prix du pain va devenir une cause nouvelle de gêne pour un grand nombre de ménages, d'élever le prix de la viande jusqu'à des taux prohibitifs ? Quels aliments pourront alors consommer les gens d'une condition modeste ou même ceux d'une condition hier aisée ? Le pain cher, la viande chère, le lait introuvable, les légumes hors de prix... Prenez garde que tout cela ne nous conduise trop rapidement à de redoutables difficultés sociales. Je demande donc, à mon tour, à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir nous dire qu'il ne songe pas à homologuer les tarifs ainsi envisagés, et de renouveler l'engagement qu'il avait pris devant la commission des finances, en ce qui concerne les transports des animaux destinés à la boucherie, de

n'homologuer que des tarifs aussi réduits que possible, en rapport avec les exigences de la vie.

Je ne voterai le projet que si les déclarations de M. le ministre me donnent satisfaction formelle sur ce point. (*Très bien ! très bien !*)

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

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

**M. le ministre.** Je crois avoir répondu par avance à l'une des observations qu'a bien voulu formuler M. le sénateur Chéron. En particulier, prenant le cas de l'un de ces transports de viande, qui bénéficient, encore — je dis encore, puisque le nouveau tarif n'est pas homologué — d'un régime particulier de faveur, j'ai montré que, du fait de la majoration envisagée, la répercussion sur le prix de la vie ne serait pas excessive puisque, même en supposant faite cette homologation, la majoration serait seulement de 22 centimes par kilogr. Je ne crois pas que l'on puisse parler en l'espèce d'une augmentation prohibitive.

Mais, ceci dit, je confirme très volontiers l'engagement que j'ai pris tout à l'heure devant le Sénat, après avoir rappelé, monsieur le sénateur, que c'était justement sur une question posée par vous que je l'avais déjà pris devant la commission des finances, à savoir que, lorsque je serai appelé à statuer sur ce tarif, qui n'a même pas encore été examiné par le comité consultatif des chemins de fer, l'ensemble des tarifs spéciaux, du fait de l'unification des tarifs de transports, sera majoré au maximum de 50 p. 100.

**M. le rapporteur général.** Je demande la parole.

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

**M. le rapporteur général.** Je ne crois pas qu'il y ait lieu de mettre aux voix la seconde partie de l'amendement de notre honorable collègue M. Delahaye.

C'est à lui-même que je fais appel. Il avait présenté un amendement dont les deux parties se tenaient. Il n'avait pas voulu que la majoration de 115 p. 100 à réaliser s'appliquât aux tarifs unifiés, il voulait la faire porter sur les tarifs avant unification ; mais, pour ne pas réduire le supplément de recettes à en provenir, supplément qu'il juge comme nous-mêmes nécessaire, il avait proposé, dans la première partie de son amendement, qu'on élevât ladite majoration de 115 à 150 p. 100.

Cette première partie de son amendement n'ayant pas été adoptée, je crois bien qu'il n'insistera pas pour le maintien de la seconde, puisque l'équilibre même que, soucieux des finances publiques, il avait voulu très justement établir, se trouve détruit, le chiffre de 150 p. 100 n'étant pas voté. (*Très bien ! très bien !*)

**M. Dominique Delahaye.** Vous avez parfaitement raison. Je crois que le retrait des deux autres parties de l'amendement est la conséquence inéluctable du vote que le Sénat vient d'émettre. Je suis très heureux que M. Doumer constate que mon désir de donner les 2 milliards 400 millions aux réseaux est égal au sien. Nous avions différencié sur la manière de les faire sortir de la tarification. Mais puisque sur le principe le Sénat vient de se prononcer, je n'ai plus rien à dire, au sujet de l'article 1<sup>er</sup>. Je retire la fin de mon amendement. (*Très bien !*)

**M. le président.** La seconde partie de l'amendement étant retirée, je mets aux voix la première partie de l'article 1<sup>er</sup>.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Voici maintenant la deuxième partie de l'article 1<sup>er</sup> :

« ... 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;... »

A ce texte, MM. Poirson, Maurice Guesnier, Hugues Le Roux et Georges Berthoulat proposent de substituer la disposition suivante :

« Sont exonérés de la nouvelle majoration les abonnements de banlieue, de quelque durée qu'ils soient, délivrés aux ouvriers, employés et fonctionnaires qui fourniront la justification que leur carte leur sert pour se rendre régulièrement au lieu d'un travail permanent et rétribué. »

La parole est à M. Poirson.

**M. Poirson.** Messieurs, lorsque l'article 1<sup>er</sup> a été adopté par la Chambre, celle-ci y a introduit une exception par laquelle elle visait certainement tous les abonnements de banlieue. Par suite d'une improvisation hâtive à la fin d'une discussion déjà longue, le texte n'a visé réellement que les cartes d'abonnement hebdomadaire. Celles-ci, ainsi que l'affirmait avec raison M. Deloncle, et contrairement à ce que disait tout à l'heure M. Delahaye, s'appliquent aussi bien aux employés d'un sexe qu'à ceux de l'autre : ce n'est pas douteux, et la jurisprudence des compagnies, comme celle du conseil d'Etat, est absolument formelle sur ce point.

Il est certain que cette modification, adoptée par la Chambre, a consacré et aggravé l'inégalité choquante que voici : à l'heure actuelle, l'ouvrier qui peut gagner 25, 30 ou 40 fr. par jour, 12,000 ou 15,000 fr. par an, quelles que soient la valeur de son loyer, celle de ses impositions et la zone où se trouve son habitation, même hors de la banlieue, a droit à la carte hebdomadaire, c'est-à-dire à prix réduit.

Au contraire, le salarié employé n'a droit à la carte hebdomadaire que s'il touche un salaire inférieur à 3,800 fr. et s'il a un loyer inférieur à 500 fr. C'est refuser absolument la carte hebdomadaire à presque tous les salariés employés. Il y a là, comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur lui-même, une inégalité choquante que l'on ne saurait accepter.

**M. Imbart de la Tour, rapporteur.** Je suis encore de cet avis.

**M. Poirson.** Nous mettons sur le même pied tous les salariés, qu'il s'agisse de l'ouvrier, de l'artisan qui manie l'outil ou du petit employé qui ne se sert que de la plume, mais qui, lui aussi, travaille et peine. Il n'y a pas de différence à faire entre les uns et les autres, et c'est la cause des petits employés que mes collègues et moi nous avons entendu soutenir.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, qu'avec la crise des loyers, vers le département de Seine-et-Oise plus que partout ailleurs, les employés chargés de famille ont été peu à peu refoulés. La première zone, qu'on avait qualifiée de petite banlieue, est maintenant dépassée. Les logements sont si rares que pour pouvoir se loger aujourd'hui on est obligé de s'éloigner de Paris jusqu'à 20, 25 et 30 kilomètres. Mais il ne faut pas profiter de ce que cette première zone est dépassée pour refuser à ces petits employés, pour lesquels je parle, la carte dont ils ont besoin. Il y a là une question de justice et d'équité sur laquelle, monsieur le ministre, nous nous permettons d'attirer toute votre attention. (Applaudissements.)

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

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

**M. le ministre.** Messieurs, je m'associe aux préoccupations qui ont dicté l'amendement de l'honorable M. Poirson, et qu'avaient également fait valoir auprès de moi, messieurs les sénateurs de la Seine. Je tiens à dire au Sénat que, ces jours derniers, j'ai négocié avec les compagnies de chemins de fer en vue d'obtenir d'elles un régime nouveau, en faveur des employés de la banlieue. Elles m'ont promis, non pas de délivrer la carte hebdomadaire aux employés dans les mêmes conditions qu'aux ouvriers, mais de modifier les conditions de délivrance de cette carte aux employés.

En effet, alors qu'avant la guerre, ne pouvaient recevoir les cartes hebdomadaires, que les employés jouissant d'un traitement maximum de 2,500 fr., maximum porté d'abord à 3,000 fr., puis, par décision du 11 mars 1919, à 3,800 fr., j'ai obtenu que ce traitement maximum fût élevé à 6,000 francs pour ceux qui n'ont pas de charges de familles spéciales, et, à 8,000 fr. pour les chefs de familles ayant des charges spéciales, telles qu'elles sont définies par l'article 2 du projet de loi.

J'ai, d'autre part, obtenu que le maximum du loyer, fixé à 500 fr. pour les derniers accords, fût porté à 1,600 fr. ou à 1,000 fr., suivant que les employés ont ou non les charges spéciales, indiquées précédemment.

Dans ces conditions, je demande à M. Poirson de bien vouloir retirer son amendement.

**M. Charles Deloncle.** Au nom de la représentation sénatoriale de la Seine, je tiens à remercier M. le ministre des travaux publics de l'effort qu'il a fait auprès des compagnies et du résultat qu'il a obtenu. (Très bien !)

**M. Gaston Menier.** Il s'agit, bien entendu, d'abonnés qui n'habitent pas seulement le département de la Seine et de Seine-et-Oise, mais aussi le département de Seine-et-Marne, qui ont les mêmes intérêts et que je défends dans les mêmes conditions.

J'adresse donc à mon tour à M. le ministre des travaux publics mes remerciements pour les résultats qu'il a obtenus. (Très bien ! très bien !)

**M. le rapporteur général.** Je demande la parole.

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

**M. le rapporteur général.** Après les observations de ceux de nos collègues qui représentent le département de la Seine ou les départements environnants, j'appellerai l'attention du Gouvernement sur la réforme profonde qu'il convient d'apporter à l'exploitation des chemins de fer dans la banlieue des villes. Cette exploitation, partout, et en particulier dans la banlieue parisienne, s'effectue dans des conditions défectueuses.

Les méthodes appliquées à des communications, qui devraient être rapides et à bon marché, sont les mêmes qu'on emploie pour les grands trains qui circulent sur 500 ou 600 kilomètres de distance. On arrive ainsi à faire payer aux travailleurs de toutes catégories habitant la banlieue des villes des prix tellement élevés qu'ils sont prohibitifs de l'extension de cette banlieue. Au lieu de chercher à développer l'émigration des habitants des grandes cités dans leurs environs — par hygiène et dans un intérêt social — on la contrarie de toutes les façons. (Très bien ! très bien !)

La réforme que nous réalisons aujourd'hui n'est qu'un expédient, qui ne vaudra qu'autant qu'il conduira à la réorganisation des exploitations de chemins de fer. Il faut que les communications dans la banlieue des villes soient organisées d'une manière moderne, avec des trains légers et des procédés nouveaux. (Applaudissements.)

**M. Paul Strauss.** Et avec l'électrification des lignes : c'est une condition fondamentale.

**M. le ministre.** J'allais le dire. J'estime, messieurs, que la principale réforme à poursuivre est l'électrification des réseaux. C'est elle qui permettra d'organiser un système rationnel d'exploitation dans les banlieues.

**M. Schrameck.** Je demande la parole.

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

**M. Schrameck.** La situation que notre honorable collègue M. Poirson a dépeinte à la tribune, en ce qui concerne Paris et sa banlieue, s'applique de tous points à Marseille.

*Un sénateur à gauche.* Et à Lyon.

**M. Schrameck.** On peut sans doute en dire autant pour Lyon. En tout cas, je devrais prendre acte des démarches qui ont été faites auprès des compagnies par M. le ministre des travaux publics et demander que ce qu'il a pu obtenir d'elles et ce qu'il obtiendra encore pour Paris soit appliqué à Marseille.

*Plusieurs sénateurs.* A toutes les banlieues.

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

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

**M. le ministre.** En effet, ces mesures doivent s'appliquer à toutes les grandes villes qui, actuellement, comportent déjà des abonnements spéciaux.

Nous entendons poursuivre l'amélioration des services de banlieue, non seulement à Paris, mais dans toutes les grandes villes.

**M. Schrameck.** Suivant la parole de M. le ministre, les ouvriers et employés qui travaillent à Marseille et habitent la banlieue de la ville bénéficieront du même régime que les ouvriers et employés de la banlieue de Paris. J'en prends acte.

**M. Poirson.** Je demande la parole.

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

**M. Poirson.** Mon amendement s'appliquait, bien entendu, à la banlieue de Paris, mais il visait toutes les banlieues qui se trouvent dans les mêmes conditions. Les abonnements de banlieue constituent essentiellement une opération commerciale, ils doivent comporter des tarifs dégressifs. Je remercie M. le ministre des déclarations qu'il vient de faire, j'en prends acte, et je retire mon amendement. (Très bien ! très bien !)

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Je vais mettre aux voix la suite de l'article 1<sup>er</sup> :

« 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. »

(Ce texte est adopté.)

**M. Deloncle.** Sur l'alinéa en discussion, je demande la parole pour poser une question à M. le ministre.

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

**M. Deloncle.** Il est bien entendu, monsieur le ministre, qu'en ce qui concerne les porteurs d'abonnements mensuels, semestriels ou annuels, la loi ne peut avoir aucun effet rétroactif et que ces abonnés ne seront pas appelés aux compagnies pour payer un supplément en vertu d'une majoration quelconque.

**M. le ministre.** Nous sommes entièrement d'accord. Il est bien entendu que les porteurs de cartes n'auront pas à payer la majoration puisque la loi n'a pas d'effet rétroactif. Il en sera ainsi non seulement pour les cartes déjà délivrées, mais aussi pour celles à paiements échelonnés.

**M. le président.** Après cet alinéa, se placent trois amendements : l'un de M. Billiet, l'autre de M. Doumergue et le troisième de M. Mauger. (Assentiment.)

**M. le rapporteur général.** Il serait utile de discuter tout d'abord l'amendement de M. Billiet.

**M. le président.** Je donne lecture de l'amendement de M. Billiet :

« Ajouter à la fin de l'alinéa 1<sup>er</sup> la disposition suivante :

« Les conditions de délivrance des cartes hebdomadaires seront les mêmes pour les employés et employées que pour les ouvriers et ouvrières. »

La parole est à M. Billiet.

**M. Billiet.** Au nom de mes collègues du département de la Seine, je désire attirer l'attention du Sénat et de M. le ministre des travaux publics sur l'inégalité choquante qui existe à l'heure actuelle entre les ouvriers et les employés pour la délivrance des cartes d'abonnement à la semaine.

Nous avons vu, cependant, par les déclarations qui ont suivi l'intervention de M. Poirson, que M. le ministre a obtenu des compagnies une amélioration notable en faveur des employés. Tout à l'heure, notre collègue, M. Deloncle l'a remercié en notre nom.

Toutefois, ce n'est pas ce que nous espérons ; nous pensions qu'il n'était pas excessif de demander que les conditions de délivrance des cartes hebdomadaires fussent les mêmes pour les employés et employées que pour les ouvriers et ouvrières.

Cependant, les négociations de M. le ministre des travaux publics avec les compagnies ont obtenu un résultat. Aussi, ne voulant pas abuser des instants du Sénat ni retarder le vote du projet de loi, ni surtout l'exposer à revenir à la Chambre, je retire mon amendement. (Très bien ! très bien !)

**M. le président.** Nous arrivons à l'amendement de MM. Gaston Doumergue, Maurice Sarraut, Cazelles, Crémieux, Lafferre, Rouston, Paul Pelisse, Louis Soulié, Fourment, Vieu, Gauthier, Pottevin, Loubet, Rouby, Philip, Flaissières, Gabrielli, Cuminal, Vaysière, Louis David, Buhan, Laboulbène, Pierre Marraud, Carrère, Chastenet, Tissier, Clémentel.

Il est ainsi conçu :

« Art. 1<sup>er</sup>. — A la fin du 1<sup>er</sup>, après les mots : « en vertu des tarifs en vigueur », ajouter : « en ce qui concerne les marchandises, le taux de la majoration sera calculé en tenant compte des droits actuellement perçus ou qui viendraient à être ultérieurement établis au profit de l'Etat, sur la circulation des dites marchandises, de façon à ce qu'en y ajoutant ces droits la majoration ne dépasse pas 115 p. 100. »

La parole est à M. Doumergue.

**M. Gaston Doumergue.** Mon amende-

ment n'a pas pour objet de reprendre le débat qui s'est engagé au cours de la discussion générale. Je n'ai pas à parler de la réforme qui a été commencée et en partie exécutée, dans la limite de ses pouvoirs, par M. le ministre des travaux publics. Il nous a dit, et nous le savions, qu'en ce qui concerne le relèvement des tarifs et l'établissement des barèmes, il avait un pouvoir en quelque sorte discrétionnaire et qu'il le tenait de la loi. Dans les limites maxima fixées au cahier des charges, sur la proposition des compagnies, il lui est permis de relever les tarifs ainsi qu'il lui plaît. Puisque nous n'avons pas qualité pour examiner cette question, nous ferions perdre du temps au Sénat en la discutant.

Les auteurs de l'amendement que je défends ne sont pas, du reste, opposés à un relèvement de tarifs ; ils reconnaissent qu'il y a là une nécessité imposée aussi bien par la situation de finances des compagnies que par celle des finances de l'Etat lui-même.

**M. Hervey.** Très bien !

**M. Gaston Doumergue.** Mais ils considèrent que le projet de loi qui vous est soumis a un caractère spécial qui permet au Sénat et lui fait même un devoir d'intervenir pour dire son mot. On n'eût pas du reste déposé un projet de loi, ni consulté le Parlement, si celui-ci n'avait pas le pouvoir et en même temps le droit de faire connaître sa volonté et sa façon de penser. (Très bien ! très bien !)

Le projet de loi qui vous est soumis a pour but de créer une taxe qui s'ajoutera automatiquement aux tarifs que M. le ministre aura homologués dans la plénitude de ses attributions.

Or, quel est le caractère de notre amendement ? Il s'inspire de considérations qui paraissent avoir échappé à M. le ministre des travaux publics quand il a unifié les tarifs pour les relever, ce que nous trouvons excessif.

Notre disposition a en vue le consommateur et le producteur qui sont, tout de même, intéressants, qui sont les clients des compagnies et que l'Etat a intérêt à ménager : il a, lui aussi, des contributions et des impôts à leur demander.

**M. Gaudin de Villaine.** Ce n'est pas le caractère du projet qui nous est soumis.

**M. Gaston Doumergue.** Notre amendement a, par conséquent, pour but d'introduire, dans le projet de loi, ce principe de justice que nous n'avons vu apparaître nulle part dans aucun des tarifs homologués.

Le texte proposé, au reste, nous donne ce pouvoir, j'ajouterais même qu'il sollicite l'amendement que nous avons déposé. Il ne dit pas que, sur toutes les marchandises, M. le ministre des travaux publics devra imposer une taxe de 115 p. 100. Pour donner une pareille interprétation à ce texte, il faudrait que les mots, quand M. le ministre des travaux publics les écrit, n'aient pas sous sa plume le sens qu'ils ont dans le langage courant.

Le projet, en effet, donne à M. le ministre des travaux publics la faculté, la latitude, le pouvoir de se mouvoir entre un minimum et un maximum. Il suffit de le lire. Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup> dit ceci : « Le nouveau relèvement s'ajoutera... » Vous connaissez la suite.

« Il pourra atteindre, pour les voyageurs, un pourcentage déterminé, pour les marchandises, un pourcentage déterminé... » « Il pourra atteindre » ne signifie pas nécessairement « qu'il devra atteindre ». Je ne suppose pas qu'on ait rédigé le texte du projet de loi dans ces termes pour nous donner simplement une illusion : l'illusion que nous

avons un pouvoir qu'on s'empresserait de nous dénier aussitôt que nous voudrions en user. (Très bien ! très bien !)

Le pouvoir, M. le ministre l'a. Le devoir, c'est nous qui l'avons, parce que nous représentons les intérêts des contribuables, des consommateurs et des producteurs. (Nouvelle approbation.) Nous n'avons même qu'une occasion d'exercer notre droit et de défendre, en matière de transports, les intérêts dont je viens de parler : c'est celle qui se présente en ce moment. Elle est unique, je ne sais pas si elle se représentera.

Nous ne pouvons pas intervenir, nous le savons et nous le regrettons, quand il s'agit de l'établissement et de la fixation des tarifs et des barèmes. Mais ici, nous avons le droit de faire entendre notre voix et, je le disais tout à l'heure, d'exprimer mieux qu'un désir, d'exprimer une volonté. Nous aurions certes pu attendre de M. le ministre qu'il nous dise que, dans l'avenir, il tiendra compte de nos observations. Nous ne mettons pas en doute sa bonne foi, sa bonne volonté et sa parole, mais nous nous souvenons que les ministères passent et que, si la solidarité ministérielle existe théoriquement, il lui arrive, dans la réalité, de n'être parfois qu'un nom. Les circonstances pourraient amener un des successeurs de M. Le Troquer à oublier ou à méconnaître sa promesse. C'est pourquoi nous préférons avoir un texte législatif.

**M. Jules Delahaye.** La mémoire est une faculté qui oublie. (Très bien !)

**M. Gaston Doumergue.** Ou qui déforme.

**M. le rapporteur général.** C'est une définition originale !

**M. Guillaume Chastenet.** On ne perd que ce qu'on a.

**M. Gaston Doumergue.** Le texte que je viens de vous lire nous donne, disais-je, le droit de l'amender. La taxe, en effet, qu'on nous demande de voter a un caractère tout à fait spécial : elle n'est pas ce qu'elle paraît avoir l'air d'être.

Ce n'est pas une taxe de transport. Ce qu'on nous demande de voter, c'est un impôt.

**M. le rapporteur général.** Pas du tout !

**M. Gaston Doumergue.** Voulez-vous me laisser parler, monsieur Doumer ? Je n'ai pas l'habitude d'interrompre : je n'ai pas interrompu une fois. (Parlez ! parlez !) J'établis un débat en essayant d'y mettre le plus de clarté possible. J'ai une démonstration à faire, et ce n'est pas avant que je l'aie commencée que vous pouvez dire qu'elle est inexacte. Quand j'aurai fini, il vous sera loisible de venir ici expliquer que j'ai commis soit une erreur juridique, soit une erreur financière.

Un tarif de chemin de fer a des caractères spéciaux auxquels on le reconnaît : il est destiné à permettre à une compagnie de faire face à toutes ses dépenses. Il n'en est pas ainsi de la taxe qu'on nous demande d'établir et je le prouve.

Il est indiqué, en effet, dans le projet de loi lui-même, que le produit de cette taxe n'entrera pas en compte pour le calcul du produit net de l'exploitation ou, éventuellement, pour la fixation de l'annuité de rachat prévue par l'article 37 du cahier des charges. S'il s'était agi d'un tarif, cette disposition ne s'expliquerait pas.

Je dis donc que nous sommes en présence d'un projet d'impôt. La preuve, c'est que l'on est obligé de demander l'autorisation législative. Or, quand il s'agit de tarifs, on ne nous demande pas notre autorisation.

Mais la taxe en question est un impôt pour d'autres raisons encore. Son produit,

en effet, doit être versé dans les caisses de l'Etat, à un compte d'attente. Il est sans doute affecté à une dépense spéciale, mais cette circonstance n'en change pas le caractère. Ce sont là de mauvais procédés financiers, voilà tout. Les bonnes règles financières exigent qu'une recette ne soit pas spécialisée à l'acquit d'une dépense particulière.

**M. Gaudin de Villaine.** C'est bien ce qui est inquiétant.

**M. Jules Delahaye.** C'est très juste ; c'est là un très mauvais précédent.

**M. Gaston Doumergue.** Ce qui prouve encore que nous avons affaire à un projet d'impôt, c'est qu'on réserve au Parlement la faculté d'attribuer les excédents de cette caisse aux besoins de l'Etat.

**M. Gaudin de Villaine.** Cette disposition ne jouera jamais.

**M. Hervey.** On n'en aura pas besoin.

**M. Gaston Doumergue.** Je prends le texte. Si vraiment il s'agissait d'un tarif de transport, ce texte serait-il nécessaire ? L'excédent du produit total reviendrait tout naturellement aux compagnies. Je crains bien, du reste, qu'il n'y ait pas d'excédent au règlement final du compte d'attente.

**M. Gaudin de Villaine.** Nous sommes d'accord.

**M. Gaston Doumergue.** Je continue l'énonciation des preuves. En voici une autre.

L'article 5 du projet dit que « le produit du relèvement autorisé par la présente loi ne sera pas passible des impôts sur les prix de transport établis par la loi du 29 juin ». Il distingue, par conséquent, la taxe demandée des tarifs eux-mêmes. Cet article est logique, il donne sa signification à la taxe. On ne pouvait pas mettre un impôt sur un impôt.

Enfin, messieurs, dans le discours si clair, si précis, qu'il a fait au début de cette discussion et qui lui a valu de la part du Sénat un accueil et un succès très mérités (*Très bien !*), M. le rapporteur de la commission des chemins de fer, pour nous engager à voter le projet de loi, a fait appel au courage fiscal. Ce courage n'a rien à voir dans le paiement des tarifs de transport.

Quand nous nous rendons chez un fournisseur, chez l'épicier du coin, pour acheter une marchandise, nous constatons qu'elle est très chère. Si nous en avons le moyen, nous la payons, sans faire preuve pour cela de courage. C'est la fantaisie ou le besoin qui nous décident. Les compagnies de chemins de fer nous offrent une marchandise, car le transport est une marchandise. Le tarif que nous payons, c'est le prix de cette marchandise.

J'ai essayé de vous démontrer, messieurs, que la taxe en question n'a pas le caractère d'un tarif de chemins de fer, qu'au contraire elle a tous les caractères d'une taxe fiscale qui a été, je le reconnais, admirablement camouflée, mais qui ne peut pas nous donner le change. (*Très bien ! très bien !*)

J'en arrive, alors, messieurs, à mon amendement, ou plutôt à notre amendement. Il a pour but, je vous l'ai dit, d'introduire de la justice dans le calcul de cette taxe fiscale, en demandant que la chose qui va être taxée ne supporte pas, par ailleurs, de taxes de même nature déjà trop élevées.

Or, certaines marchandises payent déjà de véritables impôts de circulation, d'autres en étant exemptes.

Notre amendement vise à obtenir, monsieur le ministre, qu'au moment où vous vous demanderez si vous devez imposer le

1, le 40, le 50, le 80 ou le 115 p. 100, vous examiniez d'abord si certaines catégories de marchandises ne payent pas déjà des droits de circulation trop élevés ; et si vous apparaît que certaines marchandises payent déjà des droits de circulation, nous vous demandons de comprendre ces droits dans les calculs que vous ferez de façon à ce que la taxe nouvelle ne dépasse pas le 115 p. 100.

Y a-t-il des marchandises dans ces conditions ? Oui, monsieur le ministre, et ce sont précisément celles pour lesquelles vous vous êtes montré le plus dur quand vous les avez taxées. Il y a toutes les boissons hygiéniques. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche.*)

J'entends dire : « Les temps sont changés. Il y a quelques années, c'était à qui demanderait le dégrèvement des boissons hygiéniques. » On considérait que ce dégrèvement était nécessaire parce que, disait-on — et c'était vrai — c'était le meilleur moyen de combattre l'alcoolisme. (*Très bien ! très bien ! sur les mêmes bancs.*)

On faisait des tarifs spéciaux pour des boissons de degré alcoolique modéré, on diminuait le taux des impôts sur les boissons hygiéniques. Depuis quelque temps, on relève les tarifs de transport de ces boissons hygiéniques et on augmente à tour de bras les impôts qui les frappent.

En quoi ont-elles démerité pendant la guerre ?

**M. Rouby.** Le pinard a rendu des services. (*Sourires approbatifs.*)

**M. Gaston Doumergue.** Comment leur caractère a-t-il changé ?

**M. Delpierre.** Du vin, on a fait de l'alcool, et beaucoup trop !

**M. Gaston Doumergue.** Pourquoi en fait-on de l'alcool ? Parce qu'on n'arrive pas à transporter le vin...

**M. Delpierre.** Parce qu'on vend l'alcool beaucoup plus cher !

**M. Gaston Doumergue.** ... et que, ne pouvant le transporter, on est obligé de le distiller sur place.

**M. Delpierre.** Parce que l'alcool est plus rémunérateur que le vin !

**M. Gaston Doumergue.** Si l'alcool était plus rémunérateur que le vin, nous distillerions tous notre vin.

**M. Delpierre.** C'est ce que vous faites.

**M. Gaston Doumergue.** On voit que vous en parlez comme quelqu'un qui pense à des alcools d'une autre catégorie que les alcools de vin ; mais c'est un débat que je ne veux pas soulever. Il viendra peut-être à son heure. (*Très bien ! à gauche.*)

Ce que je veux dire actuellement, c'est que, depuis quelque temps, c'est sur les boissons hygiéniques qu'on prélève les grosses recettes. Le vin, notamment, a été, pour les transports, traité de la façon qu'on vous a indiquée les jours précédents. On a déjà surélevé les tarifs de transport et la majoration qui résulterait du vote du projet de loi actuel s'élèverait, pour le vin, à 440 ou 450 p. 100. Pour les autres produits, la majoration serait seulement de 200 p. 100. Il y a deux jours, mon ami M. Maurice Sarraut a posé une question à M. le ministre des travaux publics. Il lui a dit : « Voici une barrique de vin qui payait autrefois 11 fr. 50 pour prix de son transport de Béziers à Paris ; elle va payer aujourd'hui 55 fr. 75. »

M. le ministre des travaux publics n'a pas nié la chose. Il s'est contenté d'ajouter que cette surtaxe ne s'appliquait qu'aux expéditions par barriques. Mais il me permettra de lui dire qu'il y a toute une catégorie de producteurs et de commerçants, et qu'il y a

même certaines régions qui n'expédient leurs vins que par barriques. Le Bordelais expédie son vin par barriques, il ne peut pas l'expédier par très fort tonnage. Beaucoup de viticulteurs ont ce qu'on appelle une clientèle bourgeoise et envoient directement leurs vins aux consommateurs. Le commerce de demi-gros expédie également par barrique à la clientèle bourgeoise. Avec les tarifs que vous venez d'adopter, vous allez considérablement gêner le commerce de Bordeaux et vous empêcherez les viticulteurs de vendre leur vin à la clientèle bourgeoise.

**M. Guillaume Chastenot.** C'est exact.

**M. Gaston Doumergue.** Vous allez faire disparaître une catégorie très intéressante de commerçants, les petits commerçants, ceux qui font le commerce de demi-gros et expédient leur vin par barrique.

**M. le ministre.** Je me permets d'attirer simplement votre attention sur ce fait que le nouveau tarif des boissons permet le groupage, alors que les anciens ne le permettaient pas. Dans ces conditions, les producteurs isolés vont bénéficier d'un tarif de faveur qu'ils n'avaient pas jusqu'ici.

**M. Gaston Doumergue.** Le groupage était permis dans le passé, à tel point que des sociétés très importantes s'étaient constituées pour effectuer ces groupages et réalisaient des bénéfices très importants.

**M. Maurice Sarraut.** Parfaitement !

**M. Gaston Doumergue.** Les groupages que vous prévoyez, avec les tarifs que vous nous proposez, sont tels qu'ils seront à peu près impossibles à pratiquer.

Votre réponse me permet de souligner, précisément, que la mesure que vous nous dites avoir prise dans l'intérêt de ces commerçants aboutira peut-être à prolonger leur agonie, mais n'empêchera certainement pas leur mort.

**M. Gaudin de Villaine.** Vous avez parfaitement raison.

**M. Maurice Sarraut.** Et cela n'innove rien !

**M. Gaston Doumergue.** Je parle des vins, et je vois certains collègues qui disent que je défends quelques départements seulement.

*Un sénateur à gauche.* C'est naturel.

**M. Gaston Doumergue.** Il y a en France soixante départements au moins qui produisent du vin. (*Interruptions.*)

**M. Guillaume Chastenot.** On en boit partout.

**M. Gaston Doumergue.** L'Alsace-Lorraine est productrice de vin, et il serait agréable à tout le monde de recevoir de ces bons petits vins rouges d'Alsace-Lorraine et de ces vins blancs de Moselle et de Lorraine qui s'expédient en barriques par petites quantités. Avec les tarifs que vous voulez homologuer, avec la surtaxe que vous proposez de mettre, si vous ne tenez pas compte de la modération que mon amendement vise à obtenir de vous, ces vins d'Alsace-Lorraine ne pourront pas beaucoup sortir des provinces reconquises, et nos frères retrouvés en pâtiront.

**M. Gaudin de Villaine.** C'est l'histoire et la critique de toute la loi.

**M. Gaston Doumergue.** L'amendement que je défends devant vous répond donc à un besoin général. Vous avez pris le vin comme une denrée pouvant produire des ressources indéfinies, soit aux compagnies de chemins de fer, soit à l'Etat. Je voudrais



vous montrer par quelques exemples quelle est la majoration qui va résulter de ces diverses augmentations.

Le vin payait, avant la guerre, 1 fr. 50 de droit de circulation : à ce taux, il rapportait à l'Etat environ 60 millions par an.

Au cours de la guerre, ce tarif a été élevé et porté à 10 fr., ce qui a donné, depuis lors, une recette d'environ 350 à 400 millions par an.

Nous avons lu les propositions de M. le ministre des finances et nous avons vu qu'il demande d'élever le droit de circulation sur les vins et de le porter à 25 fr. l'hectolitre. Pour une circulation de 40 millions d'hectolitres de vin, on va donc prélever un milliard d'impôts par an, alors qu'on payait avant la guerre 60 millions d'impôts seulement en vertu du même droit.

J'ai prévu une circulation de 40 millions d'hectolitres par an, mais, si les transports avaient mieux fonctionné, il n'est pas douteux qu'elle se serait augmentée. On peut, sans exagération, prévoir, si l'on ne détruit pas cette industrie agricole, qu'il sera possible de faire circuler en France très prochainement environ 50 millions d'hectolitres de vin. Le droit de 25 fr. par hecto représenterait donc pour le Trésor, une recette de 1,250 millions au droit de 25 fr. qu'au reste nous n'accepterons pas.

M. le président de la commission des finances. Voulez-vous me permettre une rectification ?

M. Gaston Doumergue. Volontiers.

M. le président de la commission des finances. L'honorable M. Doumergue base son argumentation sur la majoration du droit de circulation. Je ne parle pas de l'augmentation future proposée par M. Klotz dans son projet de taxes nouvelles, mais de la dernière augmentation réalisée, qui a, effectivement, porté le droit de circulation à 10 fr. par hectolitre. Mais vous avez omis de signaler, mon cher collègue, que, concomitamment, on a supprimé tous les droits d'octroi sur les vins... (*Mouvements divers.*)

Par conséquent, le droit de 10 fr. comprend tout à la fois l'ancien droit de circulation, plus les droits d'octroi. J'ajoute qu'il s'agit en réalité non d'un droit ayant pour but d'atteindre la circulation, mais d'un droit d'accise, qui est perçu au moment de la circulation : voilà la vérité.

M. Gaston Doumergue. Je vois, et cela ne me surprend pas, que M. Milliès-Lacroix a lu très attentivement le projet d'impôts déposé par M. Klotz. M. Klotz, en effet, dans un long développement, a essayé de justifier cette élévation de droits tout à fait excessive. Après lui, mon ami, M. Milliès-Lacroix, a invoqué comme argument la suppression de ces droits. Mais ils ont été supprimés précisément au moment où l'on trouvait toutes les vertus, toutes les qualités aux boissons hygiéniques, ils ont été supprimés avant la guerre.

M. le président de la commission des finances. C'est une erreur.

M. Fernand Crémieux. Il y a longtemps qu'ils sont supprimés à Paris.

M. Gaston Doumergue. Je sais que M. Klotz a insisté sur ce point : quand la discussion viendra, il sera aisé de démontrer qu'il a commis en même temps quelques autres erreurs. Je regrette qu'il en ait commis une assez grande pour mettre en défaut la clarté si bien connue de mon honorable ami M. Milliès-Lacroix, mais il n'est pas douteux que, dans l'espèce, cette clarté a été mise en défaut.

Je voulais indiquer simplement quelles sont les charges qui, du fait des impôts votés ou proposés, pèsent ou menacent de

peser sur les boissons hygiéniques, notamment sur les vins. Or il n'y a pas que ces charges : il y a toutes celles qui résultent des tarifs déjà homologués. Il y en a d'autres encore.

Quand vous expédiez d'autres marchandises que les boissons hygiéniques, des pommes de terre, du charbon, du bétail...

M. Gaudin de Villaine. Et le beurre, et le lait !

M. Gaston Doumergue. ...vous n'avez pas à vous préoccuper du réceptif ni de l'emballage. L'Etat vous fournit lui-même le wagon. Mais quand il s'agit du vin, l'expéditeur doit acheter des fûts. Savez-vous, messieurs, quelle est, à l'heure qu'il est, l'élévation des prix pour la fûtaille ?

Nos collègues du Bordelais pourront vous donner ces indications : une barrique en bois de merrain, qui coûtait avant la guerre entre 13 et 15 fr., coûte aujourd'hui 200 fr.

M. Guillaume Chastenot. 225 fr. (*Interruptions diverses.*)

M. Gaston Doumergue. On voit que nous parlons du vin, cela produit tout de suite une certaine fermentation. Je serais très heureux si elle était moins grande. (*On rit.*)

M. Eugène Lintilhac. On n'en boit plus à Paris.

M. Gaston Doumergue. Pour que le vin soit bon, il faut que la fermentation ne se fasse pas trop vite. (*Sourires.*)

Si vous ajoutez les uns aux autres — et le producteur et le consommateur s'en apercevront — toutes ces augmentations ou menaces d'augmentations, vous arrivez à cette conséquence qu'un hectolitre de vin supportera une surcharge de 100 fr. Et l'on se plaindra, ensuite, de l'augmentation du prix du vin, mais on ne dira pas au consommateur que, dans cette augmentation, les compagnies, la fûtaille, l'Etat, par ses impôts, prélèvent une somme de 100 fr. Quel sera le résultat d'une opération de cette nature ? C'est que le prix des boissons hygiéniques — et notamment du vin — dont le goût s'est fort développé dans notre pays... il a fait ses preuves...

M. Eugène Lintilhac. Le prix actuel est prohibitif.

M. Guillaume Chastenot. On va tuer la poule aux œufs d'or.

M. Gaston Doumergue. Le vin a conquis ses titres de gloire pendant la guerre, les étrangers ont appris à le connaître et à le boire, il peut fournir à notre pays un élément d'exportation qui, dans le moment présent, serait très utile. Quelle sera, je le répète, la conséquence de toutes ces majorations de taxes et de prix ? Ce sera la réduction de la consommation.

M. Gaudin de Villaine. C'est toute la loi.

M. Gaston Doumergue. La consommation se réduisant, le producteur sera obligé d'arracher une partie de ses vignes.

M. Simonet. Il fera de l'alcool.

M. Gaston Doumergue. Les compagnies de chemins de fer, ayant à transporter moins d'hectolitres de vin, feront des recettes certainement moins élevées. L'Etat sera lui-même atteint par la diminution de production d'une denrée dont il tire aujourd'hui un de ses meilleurs revenus.

Je vous ai présenté ces observations peut-être un peu trop longuement, mais, enfin, je voulais entrer dans des précisions nécessaires. (*Parlez ! parlez !*)

Je sais très bien qu'on va nous dire : Mais si votre amendement, qui peut être juste en principe, est adopté, la loi retour-

nera à la Chambre, la loi ne sera pas votée, et cela va nous coûter très cher.

M. Jules Delahaye. Moins que la loi.

M. Gaston Doumergue. Je sais aussi que M. le ministre des travaux publics ajoutera : « Nous avons fait nos calculs. Ce que vous dites aujourd'hui est peut-être très intéressant et très juste, mais nous n'y avons pas pensé avant le dépôt du projet. Nous avons fait nos calculs pour trouver les 2,400 millions en escomptant le vote de la majoration maximum, à savoir 115 p. 100. Si nous étions obligés de réduire cette majoration en ce qui concerne les vins, le projet ne donnerait pas ce qu'on en attend. Les compagnies de chemins de fer n'auraient pas les 2,400 millions de supplément de recettes qui leur sont nécessaires » — et qui vont se traduire dans l'ensemble par une augmentation d'environ 5 milliards sur le prix des choses transportées — c'est moi qui l'ajoute.

Tout le monde sait, en effet, que toute taxe nouvelle, qu'elle soit imposée par l'Etat ou par l'entrepreneur de transport sert au marchand, au producteur, au commerçant, à élever ses prix du double du montant de ces taxes.

L'incidence de l'impôt, c'est reconnu, se produit toujours de cette façon. Les 2 milliards 400 millions vont donc se traduire par une augmentation du prix des choses transportées qu'on peut évaluer à 5 milliards de francs par an.

Eh bien, monsieur le ministre, je vous dis : non !

L'application de notre amendement ne réduira pas certainement les prévisions que vous avez déjà faites, parce que vous avez envisagé les transports qui ont été effectués depuis quelque temps. Mon honorable ami M. Clavelle, s'est évertué, hier — et c'était vrai en apparence — à nous démontrer que l'on transportait beaucoup plus de marchandises qu'avant la guerre. Ce n'est pas ainsi qu'il faut envisager la question. Nous saurons si le service est bien fait quand on pourra nous dire qu'étant donnée la quantité accrue de la marchandise à transporter, les compagnies de chemins de fer ont suffi à leur besogne de transporteurs. Il n'en a pas été ainsi. Le tonnage transporté au cours de ces derniers temps ne répondait pas aux besoins. Je ne veux pas dire que les compagnies ont spéculé précisément sur la situation ; mais il est certain qu'en prévision des relèvements de tarifs à demander, elles se trouvaient en meilleure posture pour obtenir, si le tonnage transporté par elles, au cours de ces derniers temps n'était pas trop élevé.

Moins elles transportaient, plus leur déficit était élevé. Mais que, demain — et c'est vraisemblable avec des prix majorés, — elles trouvent le moyen de rendre plus de services que dans le passé, il arrivera que les tarifs, dont vous avez calculé le rendement sur un tonnage moindre, produiront des recettes totales certainement supérieures aux prévisions actuelles.

M. Jules Delahaye. Quelle critique rigoureuse de la loi !

M. Gaston Doumergue. C'est pour cela, monsieur le ministre, que l'adoption de notre amendement ne peut pas nuire à l'efficacité de la réforme que vous demandez. Si vous voulez bien tenir compte, dans le calcul de la majoration, des droits de circulation qui pèsent sur les produits déjà taxés, vous ne diminuerez pas le chiffre de la recette totale que vous avez prévue. Il y a, au contraire, toutes chances et même toutes certitudes pour que cette recette soit supérieure à 2,400 millions de francs, car, demain, les compagnies auront intérêt à augmenter leurs transports.



Je m'excuse, messieurs, de vous avoir exposé trop longuement (*Dénégations*) les raisons qui justifient mon amendement ; mais il m'a semblé qu'il s'inspirait d'une idée de justice, qu'il répondait à des besoins certains, qu'il prenait en considération des intérêts trop négligés : ceux des consommateurs et des producteurs.

Je répète que mes amis et moi avons déposé cet amendement pour pouvoir voter le projet. Il n'est pas douteux que si celui-ci ne contenait pas les éléments de justice qui doivent s'y trouver, il nous serait impossible de donner notre assentiment à un relèvement des taxes qui ne s'inspire que de quelques intérêts et en néglige d'autres tout aussi importants et tout aussi légitimes.

**M. le rapporteur.** Messieurs, je demande la permission de répondre très brièvement aux observations que l'honorable M. Doumergue a présentées pour justifier son amendement.

Je ne puis être d'accord avec lui sur la conclusion, qu'il me permette de le lui dire, parce que nous différons sur le point de départ de son argumentation : l'augmentation demandée pour des tarifs n'est que l'établissement d'un impôt.

**M. Dominique Delahaye.** C'est un fait.

**M. le rapporteur.** Comment a été calculée l'augmentation des tarifs ?

Je crois l'avoir expliqué l'autre jour, et cela résulte, d'ailleurs, de toute la discussion. Elle a été calculée pour faire face à l'insuffisance d'exploitation. Elle a uniquement pour but de permettre aux réseaux d'exploiter à prix de revient. Cela signifie que l'usager du chemin de fer devra payer à son prix le service rendu. C'est donc un paiement et non un impôt.

L'honorable M. Doumergue disait que j'avais parlé, l'autre jour, du courage fiscal. S'il veut bien se reporter au *Journal officiel*, il verra que j'étais logique à l'avance avec la déclaration que je viens de faire aujourd'hui. J'ai parlé non de courage fiscal, mais de courage de paiement. Nous demandons à l'usager du chemin de fer de payer à celui-ci le prix qu'il lui doit pour le service rendu. Ce n'est pas un impôt, c'est un paiement.

**M. Jules Delahaye.** Jeu de mots !

**M. le rapporteur.** Quelle est alors la conséquence de l'amendement de M. Doumergue ?

Notre collègue propose de mêler ce qui est paiement avec ce qui est impôt. Il demande de diminuer, si je comprends bien, l'augmentation éventuelle des tarifs, du montant des impôts de circulation établis ou à établir sur les boissons hygiéniques.

Je crois qu'il y a les plus grands inconvénients à mêler deux choses aussi dissemblables. La preuve, c'est que, dans le développement de son argumentation, l'honorable M. Doumergue a dépassé singulièrement la portée du projet de loi qui vous est soumis, et, qu'après tout, il a institué un débat sur le régime des vins.

**M. Maurice Sarraut.** Il a cherché une base de justice qui n'existe pas dans le projet.

**M. le rapporteur.** Or, ce n'était pas la question posée. Si nous entrons dans cette voie de consentir à certaines marchandises, les boissons hygiéniques, un régime de faveur...

**M. Maurice Sarraut.** Il ne s'agit pas d'un régime de faveur.

**M. le rapporteur.** ...toutes les autres régions de France demanderaient un régime analogue pour toutes les autres den-

rées, et avec autant de force, il faut bien le dire. (*Très bien ! très bien !*)

**M. Jules Delahaye.** Voilà la preuve que votre loi n'est pas excellente.

**M. le rapporteur.** Vous parlez de justice ; il me semble que c'est plutôt moi qui l'invoque au nom de toutes les autres régions et de toutes les autres denrées.

**M. Gaston Doumergue.** Pour que votre développement soit complet, il faut vous souvenir de tout ce que j'ai dit. Si j'ai demandé que l'on tint compte, pour les boissons hygiéniques, du droit de circulation, ce n'était pas pour les faire bénéficier d'un régime de faveur, mais pour qu'elles fussent traitées comme les autres produits.

J'avais dit — vous l'avez constaté vous-même et M. le ministre des travaux publics l'a reconnu — que les boissons hygiéniques, notamment les vins, étaient plus mal traitées que toutes les autres marchandises, car la majoration, étant de deux pour celles-ci, était de quatre pour elles.

C'est parce qu'il y avait une injustice à la base du travail fait au ministère des travaux publics, que j'ai demandé au Sénat — dans le sentiment de justice duquel j'ai confiance — de la corriger. Je n'avais que ce moyen et je l'ai saisi.

Votre raisonnement serait exact si vous ajoutiez ce que j'avais dit dans la première partie de mes observations au lieu d'en retenir simplement la seconde partie.

**M. le rapporteur.** Je persiste à penser quand même que la justice en cette matière est du côté de ceux qui défendent le maintien intégral du texte qui vous est proposé.

**M. Dominique Delahaye.** Oui, parce que M. Claveille le veut.

**M. le rapporteur.** M. Doumergue estime que la majoration est plus élevée pour les vins que pour les autres denrées. J'avoue que son allégation n'est pas établie. Dans les chiffres mis sous nos yeux, on nous a donné, pour d'autres denrées que le vin, des chiffres qui, par rapport au prix de 1914, sont plus élevés que ceux donnés pour les vins.

Je prie le Sénat de ne pas mêler deux choses bien différentes : l'impôt et le tarif. Qu'est-ce que le droit de circulation ?

C'est, sous une forme particulière, une taxe de consommation. Beaucoup d'autres denrées en supportent. Allez-vous leur appliquer le régime que vous proposez pour les vins ? Où vous arrêterez-vous alors ?

Nous ne pouvons pas entrer dans cette voie, car ce serait extrêmement dangereux.

M. Doumergue a dit : « Nous ne voulons pas diminuer la somme provenant de la majoration ; nous voulons qu'elle puisse toujours faire face à l'insuffisance des 2,400 millions ; mais nos compagnies ne courent aucun risque, puisque, les transports devant augmenter dans une grande proportion, l'insuffisance ne sera plus de 2,400 millions. »

Je l'espère également ; mais je ferai remarquer que si l'insuffisance est diminuée par l'augmentation du trafic, elle sera augmentée pour d'autres causes.

En effet, les chiffres accordés par la commission des salaires et traitements, notamment l'indemnité de résidence, sont très supérieurs aux prévisions des compagnies. Il faudra chiffrer aujourd'hui à 300 millions la nouvelle augmentation de dépenses en faveur du personnel, augmentation qui n'entre pas dans les 2 milliards 400 millions.

D'autre part, nous sommes aujourd'hui au 15 février. Or, cette insuffisance a été calculée pour l'année. La majoration l'a été

de même. Du moment que cette majoration ne sera mise en application qu'au bout de deux mois, vous avez une nouvelle insuffisance qui s'élève à 400 millions.

**M. Maurice Sarraut.** Augmentez les tarifs.

**M. le rapporteur.** Nous ne demandons pas que l'on augmente les tarifs ; mais M. Doumergue a donné des chiffres, et je demande la permission de lui répondre.

Pour le bon ordre de notre législation, pour ne pas mêler ce qui est tarif avec ce qui est impôt, pour ne pas mettre d'improvisation dans les mesures que nous devons prendre pour sauver les réseaux de chemins de fer, nous vous demandons de rejeter l'amendement. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le rapporteur général.** J'ajoute un mot pour faire remarquer à nos honorables collègues que si le vin est frappé par la nouvelle législation d'une supertaxe considérable, nous avons l'engagement de M. le ministre des travaux publics de ne pas homologuer de tarifs des transports qui comporteraient des majorations excessives.

Au surplus, on ne peut soutenir que la majoration proposée soit un impôt.

*Un sénateur à gauche.* C'est une hérésie.

**M. le rapporteur général.** Il n'en revient malheureusement rien à l'Etat. Même, si, d'ailleurs, nous en avions, comme certains de nous l'eussent désiré, fait entrer le produit en compte pour le verser aux compagnies seulement à titre d'avance...

**M. Albert Sarraut.** Nous l'aurions tous votée.

**M. le rapporteur général.** ...elle n'aurait pas eu davantage ce caractère.

Il ne faut pas confondre le tarif de transport avec le droit de circulation. Celui-ci est, comme nous le disons à la manière anglaise, un droit d'accise ou de consommation qui, pour plus de facilité, est perçu à la circulation, de même qu'on perçoit certains des impôts de consommation à la douane. Tous les droits de douane qui n'ont pas le caractère de droits protecteurs, comme ceux qui frappent le café, le sel et tant d'autres denrées, ne sont que des droits de consommation.

N'insistez donc pas sur ce point.

Mais je le répète, et je crois que ce fait est de nature à vous donner satisfaction, si les vins se trouvent surchargés dans la proportion que certains orateurs ont indiquée à la tribune, M. le ministre a pris l'engagement, qui portera en particulier sur eux, de ne pas homologuer de tarifs permettant de pareilles majorations ou de les répudier, si l'homologation a déjà été donnée. (*Très bien ! très bien !*)

**M. Gaston Doumergue.** Je m'excuse d'ajouter quelques mots seulement. C'est M. Doumer lui-même que je charge de répondre à M. Doumer. M. Doumer, comme M. Imbart de la Tour, a affirmé que les surtaxes n'avaient pas le caractère fiscal. C'est là une affirmation. J'ai essayé, au moyen du texte lui-même, de vous faire la démonstration du contraire. Entre ma démonstration et une affirmation d'école, il y a une certaine différence. Mais je n'insiste pas.

L'honorable M. Doumer ne méconnaît pas — et je l'en remercie — que le vin est taxé lourdement et qu'il n'a pas été ménagé. Mais il nous ouvre une espérance. Il nous dit que M. le ministre a apporté ici d'excellentes promesses.

Je ne doute ni de la bonne volonté ni de la parole du ministre. M. Le Trocquer sait les sentiments que je professe à son égard. Mais il n'y a qu'un malheur : c'est en ce

qui touche les vins nous sommes à peu près forclos. C'est M. Doumer qui l'a dit lui-même. En effet, il doit y avoir vingt-neuf barèmes pour toutes les catégories de produits. Il y en a dix qui sont déjà homologués et approuvés. J'en trouve la liste au rapport de M. Doumer. La voici :

« 1<sup>o</sup> Combustibles minéraux : 22 octobre 1919 ;

« 2<sup>o</sup> Boissons : 11 novembre 1919. »

Les intentions de M. Le Troquer sont certainement excellentes. Mais l'occasion ne lui sera pas fournie de les manifester parce qu'en ce qui concerne les vins, presque tout a déjà été fait ; les grosses majorations sont approuvées. Nous nous trouvons en présence d'un fait accompli. Si j'ai bien compris, M. le ministre des travaux publics nous a promis d'examiner à l'avenir les propositions qui lui seraient faites avec le désir de tenir compte des intérêts des producteurs et des consommateurs, mais il n'a pas promis de revenir sur des tarifs déjà homologués. Le voudrait-il qu'il ne le pourrait pas, parce qu'il est lié par sa signature pour une période déterminée.

Je remercie donc l'honorable M. Doumer de ses excellentes intentions, mais je répète que dans l'espèce elles sont tout à fait inopérantes parce qu'il sera absolument impossible au ministre des travaux publics de tenir compte des sentiments si bienveillants exprimés à notre égard par notre éminent rapporteur général. (*Très bien!*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Messieurs, je tiens à rassurer l'honorable M. Doumergue. Il est certain que le tarif spécial est homologué en ce qui concerne les boissons. Je m'en suis expliqué à la tribune ; l'initiative en matière de tarifs appartient aux compagnies. Donc, le ministre n'a pas le droit de provoquer lui-même des réductions ou des majorations de tarifs. Toutefois, dans certains des tarifs spéciaux déjà homologués, il y a une clause que j'ai lue à la tribune et que je me suis engagé à insérer d'ailleurs dans tous les autres tarifs spéciaux soumis à l'homologation. Cette clause ménage au ministre le droit de revision s'il est démontré que des majorations sont de nature à troubler certains courants économiques.

Pour les vins — car je tiens à être précis — cette clause n'existe pas. Mais je me suis mis d'accord avec M. le président du comité de ceinture, ayant qualité pour engager à cet égard les directeurs des grands réseaux, pour qu'il considère que cette clause existe en fait dans le tarif.

J'ai donc le droit, dont j'usurai au besoin, de revenir sur ce tarif, s'il m'est démontré que les majorations qui en résultent provoquent de graves répercussions économiques. Voilà pour la question de fait.

Quant aux arguments contre l'amendement, ils ont été développés, et par M. le rapporteur général et par M. Imbart de La Tour. Je me bornerai simplement à ajouter un mot. On a parlé de majorations successives et fort élevées du droit de circulation ; si celles-ci arrivaient à dépasser 115 p. 100, alors, à quoi aboutirait l'amendement de l'honorable M. Doumergue ? Tout simplement à ceci : que les vins ne subiraient aucune majoration.

Vraiment, est-il juste qu'alors que d'autres produits de première nécessité, comme le blé et la farine, vont supporter des majorations, les vins, eux, n'en supportent pas ? Il me semble, d'ailleurs, que la discussion viendrait plus utilement lorsqu'il s'agira de réviser les droits de circulation et non pas

au moment où l'on s'occupe des tarifs de chemins de fer.

Je ne vois pas pourquoi, sous prétexte que le droit de circulation va être élevé, le transporteur serait tenu à transporter à perte, alors que le producteur continuerait à réaliser des bénéfices normaux.

C'est pourquoi je demande au Sénat de ne pas accepter l'amendement de l'honorable M. Doumergue. (*Très bien! et applaudissements.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de MM. Doumergue, Sarraut et leurs collègues, repoussé par la commission et le Gouvernement.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Doumergue, Mauger, Chabert, Reynaud, Loubet, Foucher, Butterlin, Régnier, Peyronnet, Pelisse, Crémieux, Cazelles, Milan, Roustau, Marraud, Desgranges, Chalamet, Stuhl, Cuminal et Pasquet.

Il va être procédé au scrutin.

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

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

|                        |     |
|------------------------|-----|
| Nombre de votants..... | 285 |
| Majorité absolue.....  | 143 |
| Pour.....              | 103 |
| Contre.....            | 177 |

Le Sénat n'a pas adopté.

Ici, se place l'amendement de MM. Mauger et Bouvier ainsi conçu :

« A l'alinéa 1<sup>er</sup>, après les mots : « en vertu des tarifs en vigueur, » ajouter : « ainsi qu'aux voyageurs et représentants de commerce français porteurs de la carte professionnelle d'identité, créée par la loi du 8 octobre 1919, et délivrée par l'autorité préfectorale, après paiement de la taxe annuelle qui frappe cette carte, pour eux et leurs bagages. »

La parole est à M. Mauger.

M. Mauger. Messieurs, l'amendement que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation ne demande pas un long développement.

Il se justifie de lui-même. Vous venez d'admettre que la majoration prévue par la loi qu'on vous demande de voter ne s'appliquera pas à certaines catégories d'usagers du chemin de fer ; je vous demande d'élargir un peu le cadre des exceptions qu'on vous propose d'insérer dans le texte et de l'étendre aux voyageurs et représentants de commerce français porteurs de la carte professionnelle d'identité, créée par la loi du 8 octobre 1919, ainsi qu'à leurs bagages.

Messieurs, ces précieux auxiliaires du commerce et de l'industrie sont, eux aussi, des employés ; ils ont eu à subir pendant la guerre, et du fait même de la guerre, des pertes importantes. Ils ont à peine pu exercer leur profession. Ils ont vu disparaître ou se modifier leur clientèle. Ils sont obligés de planter, dans certaines régions, de nouveaux jalons. Pour cela il leur faudra recourir à de nombreux et coûteux déplacements.

Pour les régions libérées c'est tout un travail nouveau plein de difficultés de toutes sortes qu'ils vont avoir à accomplir pour rétablir leur clientèle disparue.

Est-il équitable de créer à ceux qui sont appelés à redonner à notre commerce et à notre industrie un nouvel essor des charges aussi lourdes que celles qu'ils seront appelés à supporter, non seulement sur le prix du transport des voyageurs, mais aussi sur la majoration des prix de transport de leurs bagages, pour ceux qui voyagent avec échantillons lourds ?

En outre, ne craignez-vous pas en augmentant dans des proportions trop larges les charges des voyages, d'inciter les voyageurs et représentants de commerce à faire usage de moyens de locomotion autres que le chemin de fer et de faire disparaître ainsi une part importante des ressources sur lesquelles vous pouvez compter et qui ne sont pas négligeables.

Vous savez aussi, messieurs, quels sont les sacrifices faits antérieurement à la guerre par nos ennemis pour aider et encourager ceux de leurs représentants nombreux dans toutes les branches du commerce et de l'industrie qui sillonnaient notre pays. Vous connaissez le rôle qu'ont joué souvent ces auxiliaires.

Dans la période critique que nous traversons, j'ai pensé que nous ne pouvions pas nous désintéresser de la question que je vous soumetts, et qu'il ne fallait pas à nouveau, par voie détournée, augmenter les charges qui pèseront sur l'industrie et le commerce et, par contre-coup, sur le consommateur.

C'est pour toutes ces raisons d'ordre économique et d'intérêt général du commerce et de l'industrie que j'ai cru devoir soumettre mon amendement à votre approbation. (*Très bien! très bien!*)

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

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

M. le ministre. J'ai l'honneur de demander à l'honorable sénateur de vouloir bien ne pas maintenir son amendement. J'ai déclaré tout à l'heure que les cartes déjà délivrées ne seraient pas frappées rétroactivement, même quand elles sont à paiements échelonnés. C'est déjà un avantage certain donné aux voyageurs de commerce.

Quant aux autres considérations que vous avez fait valoir, j'en tiendrai compte lorsque, au moment de la réorganisation du régime des chemins de fer, je serai amené à discuter avec les réseaux ferrés la question des tarifs de faveur. Dans ces conditions, je demande à M. Mauger de ne pas maintenir son amendement.

M. Tournon. Il ne faudrait pas de tarifs de faveur.

M. Mauger. Messieurs, je ne voudrais pas, à l'heure où nous sommes, retarder le vote d'une loi considérée comme absolument nécessaire par le Gouvernement. (*Très bien! très bien!*)

Mais j'insiste avec énergie auprès de M. le ministre des travaux publics et des transports pour qu'il veuille bien faire tout le nécessaire afin que ne soit pas négligée cette question, si importante pour l'essor futur de notre commerce et de notre industrie et qui touche de près aux intérêts des voyageurs et représentants de commerce...

M. Gaston Menier. Je me joins à mon collègue pour appuyer sa demande.

M. Mauger. ...et, m'en rapportant à la promesse de M. le ministre, je retire mon amendement. (*Très bien!*)

M. le président. L'amendement étant retiré, nous passons au troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, qui est ainsi conçu :

« 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. »

Je mets aux voix l'alinéa.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. « 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. » — (Adopté.)

Ici se place une disposition additionnelle proposée par MM. Marcel Régnier, Albert Peyronnet, Beaumont et Clémentel, qui proposent d'ajouter la disposition additionnelle suivante à l'article 1<sup>er</sup> :

« Toutefois, le relèvement total ne pourra, dans aucun cas, dépasser 250 p. 100, en prenant comme base les tarifs en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1919. »

La parole est à M. Régnier.

**M. Marcel Régnier.** Je m'excuse auprès du Sénat de prolonger cette discussion trop longue mais nécessaire et je réclame toute sa bienveillance pour un collègue qui monte pour la première fois à cette tribune, non sans appréhension.

Messieurs, il ressort de ce débat que la réforme qui nous est proposée incontestablement nécessaire et à laquelle les signataires de l'amendement ne sont nullement opposés, présente cependant certains dangers. Il est bon, comme le Sénat l'a fait, de l'examiner dans ses détails et de voir aussi s'il ne convient pas de lui apporter certaines atténuations.

Je n'insisterai pas longtemps, messieurs, sur les inconvénients de l'œuvre que nous poursuivons. Maints de nos collègues les ont indiqués en montrant les dangers qu'elle pouvait entraîner pour certaines régions de notre pays, pour certains commerces et pour certaines industries.

Le Sénat me permettra, toutefois, comme représentant d'un département qui sera tout particulièrement touché par la réforme...

**M. Jules Delahaye.** Ils sont tous touchés.

**M. Marcel Régnier.** ...d'apporter une preuve de plus des dangers qu'elle comporte.

Cette preuve faite, je demanderai tout simplement au Sénat la permission de lui présenter quelques observations pour lui démontrer qu'il est possible de l'atténuer.

Je vais parler des tarifs sur les eaux minérales. J'ai l'honneur, en effet, d'être le sénateur du département de l'Allier; vous savez quelle importance a le bassin hydro-minéral de Vichy. Cette industrie, florissante avant la guerre, transportait près de 70 millions de bouteilles. Elle n'a pas profité de la guerre; elle ne s'est pas enrichie; elle a souffert et, à l'heure actuelle, malgré la reprise des affaires, par suite de la crise des transports, son trafic n'a pas atteint la moitié de son chiffre d'avant-guerre. Elle vit très péniblement et souffre plus que toutes les autres de la crise.

**M. Gaudin de Villaine.** Vous parlez de la société fermière ?

**M. Marcel Régnier.** Il n'y a pas que la société fermière. A côté d'elle existe un vaste réseau dans les environs, à Saint-Yorre, Bellerive, Hauteville, Cusset, et ailleurs, dont l'exploitation atteint une importance supérieure à celle de la compagnie fermière. Il y a tout le bassin minéral d'Auvergne de Saint-Priest-Bramefant à la Bourboule, du Mont-Dore à Royat.

C'est, de plus, une industrie spéciale, et votre observation va me permettre de le signaler au Sénat.

Le prix des eaux minérales de Vichy est fixé par le cahier des charges et il ne peut pas être dépassé. L'eau minérale se vend à la compagnie fermière de Vichy 75 centimes le litre. Les concurrents de la compagnie fermière sont forcés, conditionnés par cette clause, pour pouvoir vendre leur eau, de rester au-dessous de ce prix, puisque s'ils vendaient au même prix que la compagnie, la clientèle irait tout entière à celle-ci.

**M. Gaudin de Villaine.** Cela dépend des maladies qu'on soigne.

**M. Marcel Régnier.** Les eaux étant à peu près les mêmes sont utilisées dans les mêmes maladies et elles sont toutes efficaces, croyez-le bien, mais s'adressent à des clientèles différentes.

Voici la situation : cette industrie a souffert pendant la guerre; elle est limitée, je l'ai dit, quant à ses prix de vente, par les prix de la compagnie. Or, avant la guerre, un wagon allant de Vichy à Paris payait 124 fr. A l'heure actuelle, il paye 344 fr. 30. Si vous appliquez le tarif de 115 p. 100 proposé par le ministre, nous arrivons à 630 fr. 98, soit plus de 500 p. 100 d'augmentation.

Monsieur le ministre, je vous signale ce cas tout particulièrement intéressant. Si le projet restait dans sa forme actuelle il supprimerait presque totalement et certainement le trafic des eaux de Vichy, et ruinerait toute une nombreuse population, toute une région.

Vous indiquez très justement, dans les observations que vous présentiez au Sénat, que, pour certaines marchandises, l'incidence sur le prix de vente ne serait pas très considérable. Permettez-moi de vous dire qu'en ce qui concerne les eaux de Vichy elle sera au contraire très forte.

En effet, dans la bouteille d'eau de Vichy, il y a deux choses : l'eau et son contenant. Aujourd'hui, le contenant vaut plus que le contenu. La bouteille se vend, en effet, 50 centimes et l'eau ne compte que pour 20 centimes. Or, avec votre réforme, vous allez augmenter le prix de revient de cette eau de 13 centimes, c'est-à-dire de presque 100 p. 100 de sa valeur. Comment voulez-vous que l'industrie dans ces conditions puisse tenir le coup et continuer à être le client important des chemins de fer qu'elle était avant la guerre ?

Nous transporterions en effet 70 millions de bouteilles. Si vous maintenez les tarifs proposés avec la majoration de 115 p. 100, nous ne transporterons plus rien ou presque plus rien et l'Etat sera le premier lésé puisqu'il est le propriétaire des principales sources d'eau de Vichy.

J'ajoute que l'eau minérale est d'une importation facile; elle est le type de la denrée d'exportation; vous tuez notre exportation.

Voici l'exemple que je voulais apporter pour montrer le danger de l'opération.

J'aurais pu aussi vous en donner un autre, puisque notre département est très riche non seulement en eaux minérales, mais aussi en bétail. Mais je n'insiste pas, car je crois que M. le ministre nous a déjà donné satisfaction sur ce point.

Je demanderai cependant à cet égard une précision.

**M. Gaudin de Villaine.** Il a donné une vague promesse.

**M. Marcel Régnier.** En ce qui concerne le bétail, M. le ministre a dit qu'il n'augmenterait les tarifs que de 50 p. 100.

**M. le ministre.** Du fait de l'unification.

**M. Marcel Régnier.** Est-ce qu'il s'agit d'une moyenne de 50 p. 100, ou de tarifs de bétail spécialement visés ?

**M. le ministre.** Je crois avoir précisé à cet égard qu'il s'agissait de l'ensemble des tarifs spéciaux actuels; j'insiste sur ce point.

**M. Marcel Régnier.** Alors, c'est une moyenne.

**M. Henry Chéron.** Prenons garde au raisonnement sur les moyennes, car cela réserve des surprises. (Sourires.)

**M. Marcel Régnier.** On traitera donc le bétail suivant l'examen auquel on se livrera,

et les tarifs spéciaux du bétail entreront dans cette majoration moyenne de 50 p. 100 du tarif spécial; mais, en ce qui concerne le bétail, comme pour toute autre marchandise, il pourra y avoir une majoration, il y en aura une de beaucoup supérieure à 50 p. 100.

**M. le ministre.** Pour certaines catégories qui bénéficient déjà de diminutions considérables.

**M. Gaudin de Villaine.** Vous voyez bien que vous n'êtes pas d'accord avec M. le ministre.

**M. Marcel Régnier.** Je suis d'accord avec M. le ministre sur la façon dont il entend l'application; nous allons voir les résultats.

**M. Gaudin de Villaine.** Alors, vous ne voterez pas la loi ?

**M. Marcel Régnier.** En ce qui concerne le bétail, M. le ministre nous dit qu'il n'atteindra que la moyenne, mais cette moyenne peut comporter des exceptions qui pourront dépasser, dans une notable mesure, 50 p. 100. Je donne, à cet égard, certaines indications. Je prends en particulier le bétail qui va du Bourbonnais à Paris. Voici ces indications, je les sou mets à M. le ministre, qui pourra les rectifier, si elles ne sont pas justes. En ce qui concerne le transport de Moulins à Paris, les producteurs d'animaux payaient, en wagons en petite vitesse, 102 fr. 40 pour 113 kilomètres; aujourd'hui ce même parcours paye 637 fr. 50, soit une majoration de 535 fr.

D'un autre côté, en grande vitesse, le wagon complet payait 123 fr. 45. Il payerait, avec la majoration, 922 fr. 90. Cela fait plus de 799 fr. 45, près de 700 p. 100 d'augmentation.

**M. Gaudin de Villaine.** Vous trouvez cela acceptable ?

**M. le ministre.** Il s'agit d'un projet de tarif qui n'est pas encore soumis au comité consultatif. S'il donne des résultats comme ceux que vous indiquez, je ne l'homologuerai pas. (Très bien!)

**M. Marcel Régnier.** Je suis très heureux de votre promesse, monsieur le ministre. Je l'enregistre avec le plus grand plaisir. Les indications qui nous avaient été données nous laissaient sous le coup de cette majoration formidable de 700 p. 100, qui me paraissait tout à fait injustifiée.

Voici donc, en ce qui concerne le danger de ces égalisations trop rapides, ce que j'avais à dire. J'arrive à la possibilité de réduire la surcharge qu'on veut nous imposer.

On nous a dit que ce que l'on poursuivait, c'était une modification des tarifs qui imposent à l'usager des chemins de fer le coût de son transport. Il ne faut pas que les compagnies exploitent à perte, il faut que les clients du chemin de fer payent ce qu'ils doivent, le coût du transport qu'ils ont effectué.

Essayons de l'examiner en toute bonne foi et loyauté, nous allons encore arriver à des approximations en nous servant des moyennes.

**M. le rapporteur.** On ne peut pas faire autrement.

**M. Marcel Régnier.** Ce sont des indications tout de même précieuses, et M. le rapporteur me fait très justement observer que l'on ne peut pas faire autrement.

Nous allons prendre les deux exemples dont je me suis servi tout à l'heure; celui des eaux minérales et celui du bétail. Quel est le coût du transport, à combien revient un train à une compagnie qui fait ce train

et qui le tracte ? J'ai demandé à M. le ministre de bien vouloir me le dire. Le coût d'une moyenne d'un kilomètre s'élève à 26 fr. 96.

Le prix du kilomètre-train, pour me servir de l'expression consacrée, se décompose de la façon suivante :

Coût moyen : 22 fr. 05 ; charges du capital et amortissement : 4 fr. 91. Total : 26 fr. 96.

Le poids total d'un train moyen étant de 300 tonnes, c'est donc pour un train de 300 tonnes que la compagnie dépense par kilomètre 26 fr. 96.

Appliquons ce chiffre de 26 fr. 96 au transport dont je vous parlais tout à l'heure. Prenons un train de 30 wagons d'eau de Vichy. Vichy se trouve à 364 kilomètres de Paris. 364 kilomètres multipliés par 26 fr. 96, coût moyen kilométrique, me donnent un total de 9,823 fr. 44, soit, par wagon, puisque le train de trois cents tonnes se compose de trente wagons, 326 fr. 78.

Je vous ai indiqué que, par wagon, le nouveau tarif nous imposerait une somme de 630 fr. 98, ce qui pour un train de trente wagons donnerait une recette totale de 18,929 fr. 40. Par conséquent, de ce fait il résulterait un bénéfice de 9,105 fr. 96. C'est un bénéfice réel résultant d'un paiement par l'usager qui dépasse le coût moyen de 100 p. 100.

**M. Guillaume Poulle.** Tenez-vous compte des frais généraux, dans ces chiffres ?

**M. Marcel Régnier.** Mon cher collègue, M. le ministre m'a indiqué lui-même — et c'est sur ces chiffres officiels qu'est fondé mon raisonnement — que le coût moyen du train kilométrique était de 22 fr. 05, qu'il ajoutait comme charges du capital et amortissement 4 fr. 81, soit au total 26 fr. 96. C'est le renseignement officiel qui m'a été donné par M. le ministre ; je ne puis me servir que des chiffres officiels, me gardant moi-même d'en apporter de mon cru.

**M. le ministre.** Permettez-moi une simple observation. Un train, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, ne transporte pas que de l'eau de Vichy. Il transporte autre chose : du charbon, d'autres marchandises, pour lesquels le prix est tout différent. Il y a aussi les wagons vides. Votre raisonnement serait exact, s'il n'existait que des trains entièrement chargés d'eaux de Vichy.

**M. Marcel Régnier.** C'est entendu, et mon raisonnement n'est pas complètement exact, je suis de votre avis. Cependant, quand j'établis que, par le fait de l'application du prix de revient kilométrique, j'arrive à ce résultat que vous nous faites payer le double du prix auquel revient le train, si même vous voulez majorer ce prix à raison de l'observation que vous venez de présenter, vous n'arriverez jamais à avoir un train coûtant 67 fr. 45 du kilomètre, comme il le faudrait pour que mon raisonnement fût détruit.

Vous pouvez majorer de 5 fr., de 6 fr., vous arriverez à 32 fr. parce qu'il y aura les wagons vides et des marchandises qui payeront moins, mais jamais vous n'arriverez à établir que le train kilométrique coûte ce que vous dites.

**M. le rapporteur.** Il y a les tarifs spéciaux de trains complets.

**M. Marcel Régnier.** Je vous en prie, mon cher collègue, nous sommes en train de raisonner sur des moyennes ; je vous fais une comparaison tout à fait sérieuse et basée sur des chiffres officiels. On peut soutenir que mon raisonnement n'est pas complètement exact en raison de l'observation que vient de me faire M. le ministre, mais il est impossible de prétendre que mon raisonne-

ment est faux et que mes chiffres ne soient pas probants dans la plus large mesure, et qu'il ne ressorte pas de ces chiffres que l'usager de ce train chargé d'eau de Vichy, si on lui applique la majoration de 115 p. 100, ne payera pas plus que son dû.

Je vais, du reste, le démontrer d'une autre façon. Prenons l'unification des tarifs qui a été faite par des hommes compétents sur la proposition de M. Claveille, qui est plus compétent que personne, et sur l'initiative des compagnies.

Quels sont les raisons, quels sont les principes directeurs qui ont inspiré les membres du comité consultatif ? Evidemment de rechercher le coût de la marchandise et de relever les tarifs pour les rapprocher de ce coût du transport. On a donc étudié les tarifs anciens, « tous inférieurs à la réalité, puisqu'ils laissent les compagnies en déficit ». Et alors ils ont décidé de proposer de relever ces prix de façon à rapprocher les tarifs de transport de la dépense faite par la compagnie. Et c'est ainsi qu'ils ont relevé le tarif du transport des eaux de Vichy à Paris de 124 fr., qu'il coûtait en 1919, à 344 fr. 30, tarif appliqué depuis le 1<sup>er</sup> janvier de l'application du prix kilométrique moyen par train complet que je faisais tout à l'heure avec le prix de 26 fr. 96 au kilomètre, donne par wagon la somme due de 326 fr. 78.

Les deux chiffres concordent absolument. Les études du comité consultatif, l'application du kilomètre train aboutissent au même résultat à quelques francs près. C'est le coût réel du transport, celui qui est dû par l'usager.

Si donc vous nous imposez en plus votre majoration de 115 p. 100, qui portera le coût du wagon à 630 fr. 98 et le prix du kilomètre train à 67 fr. 47, vous prélevez sur nous, non seulement le coût du transport, mais une somme supplémentaire, une surtaxe fixe de plus de 300 fr.

Appelez-la taxe, impôt, charge fiscale, la chose importe peu, le résultat est le même.

Vous dépassez le but, vous avantagez le chemin de fer, mais vous tuez l'industrie. Vous supprimez le transport.

Quant aux tarifs des animaux, c'est pire encore, s'il devenait une réalité. Mais M. le ministre s'est engagé à ne pas aller aussi loin. Je n'insiste donc pas.

Cela dit, messieurs, examinons, si vous le voulez bien, la possibilité de réduire cette charge et de la limiter, comme le demande notre amendement, qui n'est pas, je vous l'assure, un amendement subversif, et qui permettra aux compagnies de sauvegarder leurs intérêts tout en ménageant ceux de ses meilleurs clients. Je prends là, messieurs, et j'en demande pardon au Sénat, encore toute une question de chiffres.

On vous a dit : « Le déficit doit être comblé. » Il s'élève à 2,401 millions. C'est la différence entre les recettes prévues et les dépenses également prévues. Tout de même, il faut espérer qu'au cours de l'année 1920, un effort sera fait. M. le ministre nous l'indiquait hier. Il nous disait qu'au cours de l'année, la plupart des wagons seraient réparés et qu'une amélioration serait apportée dans le service des machines. Cela se traduira par une augmentation de trafic et, par conséquent, de recettes. Or, cette augmentation n'a pas été chiffrée ; on n'en a pas tenu compte dans les prévisions de recette. Cet effort est cependant certain, et il sera d'autant plus considérable que l'action de M. le ministre sera plus énergique et plus forte. Il est sûr de la bonne volonté des compagnies et de celle de tous les cheminots ; par conséquent, il y aura certainement, au cours de l'année 1920, une amélioration considérable du trafic, qui se chiffrera également par une recette considéra-

ble. N'en tenons pas compte, si vous le voulez bien.

**M. le rapporteur.** Je vous ai dit qu'il y avait à cela une contrepartie.

**M. Marcel Régnier.** Voulez-vous que nous fassions la compensation entre les deux ? Alors nous ne tiendrons pas compte de ce supplément de trafic qui résultera de l'effort supplémentaire des chemins de fer et des surcharges qui vont s'ensuivre du fait de l'augmentation du traitement des cheminots et des autres dépenses.

Reprenons notre raisonnement. On vous dit que les prévisions de dépenses à faire pour l'année 1920 seront de 5,446 millions. C'est un chiffre sur lequel nous n'avons aucun renseignement particulier ni aucun moyen de contrôle : nous l'acceptons donc les yeux fermés. Les recettes prévues, y compris les augmentations de tarifs homologués ou à homologuer, s'élèvent à 3,046 millions, soit un déficit de 2,400 millions.

J'ai eu la curiosité d'essayer de me rendre compte de la façon dont avaient été faites les prévisions de recettes tout au moins. J'ai eu la chance de trouver un renseignement précis dans le rapport très détaillé et très substantiel de l'honorable M. Imbart de la Tour. Je le trouve dans le tableau 3, pages 20, 21, 22, 23, et j'y lis que les recettes des réseaux, en 1919, sont sans tarifs augmentés, puisque l'homologation des tarifs n'a été faite qu'en fin d'année, et que, pour la plupart, ils ne jouent qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1920.

Je me demande quelles sont les raisons décisives — puisque les transports seront au moins égaux en 1920 à ce qu'ils étaient en 1919 — qui ont obligé à abaisser ces prévisions de près de 500 millions, puisque, pour 1920, on ne compte plus que 3,046 millions.

Il y a là, me semble-t-il, une erreur, monsieur le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Ce sont les transports militaires.

**M. Marcel Régnier.** J'attendais l'objection. Les transports militaires, je vais vous les chiffrer : ils se sont élevés, en 1919, à 1,160,900,000 fr., j'ai fait l'addition. Vous supprimez complètement ces transports militaires. Permettez-moi de vous dire qu'ils seront remplacés par quelque chose. Vous ne pouvez admettre qu'en 1920, 1,160,900,000 francs de transports militaires vont disparaître et ne seront pas remplacés par des transports civils qui fourniront des recettes au moins analogues. (Très bien !)

Je pourrais même affirmer qu'avec la majoration de tarifs que demande M. le ministre, les recettes seront supérieures et que, par conséquent, les 1,160,900,000 fr. de transports militaires seront largement compensés par l'accroissement des transports civils.

**M. le rapporteur.** Je voudrais faire remarquer à l'honorable M. Régnier, — et, si je me trompe, M. le ministre me démentira, — qu'en 1919 il a été tenu compte des ressources à provenir des transports militaires, et dans lesquelles il est, en outre, tenu compte du paiement des arriérés dus par suite de l'application de l'avenant au traité Cotele.

**M. Marcel Régnier.** Je crois que les paiements opérés d'après ce traité s'élèvent environ à 500 millions.

**M. le rapporteur.** Autrement dit, le chiffre des paiements militaires effectués en 1919 ne correspond pas exactement aux transports réels. Est-ce bien exact, monsieur le ministre ?

**M. le ministre.** Ce n'est pas douteux, et puisqu'on parle d'insuffisances, je me permets d'ajouter qu'il faudrait tenir compte



également, comme on l'a dit tout à l'heure, d'une autre catégorie de dépenses dont il n'a pas encore été question.

Je veux parler de l'augmentation du prix des charbons, qui est incontestable. Actuellement, un grand nombre de réseaux ferrés sont alimentés en charbon venant d'Angleterre. Or vous n'ignorez pas qu'il coûte actuellement 350 fr. la tonne, et que demain on le payera peut-être plus cher. Il faut tenir compte de cette cause de majoration.

**M. Gaudin de Villaine.** Faites-en venir d'Allemagne. C'est votre droit, mais vous n'en usez pas.

**M. le rapporteur général.** Vous avez raison en ce sens, monsieur Régnier, que les transports commerciaux doivent se développer.

**M. Marcel Régnier.** Il me semble qu'en indiquant comme base de prévisions, pour les recettes de 1920, le même chiffre que pour l'année 1919, je n'exagère rien, et je suis sûr de rester, même, au-dessous de la réalité.

**M. le ministre.** Vous avez raison en ce qui concerne le traité Cotellet; on a payé 502 millions.

**M. le rapporteur.** Mais il y a de l'arrière.

**M. Marcel Régnier.** Il y en a un peu, mais voulez-vous que nous partagions encore ? Ce sera 200 millions, compensés par l'augmentation des tarifs.

Permettez-moi de suivre mon raisonnement en prenant pour base de prévision réelle les recettes effectuées en 1919.

Ce chiffre est de 3,542 millions et demi. Et permettez-moi de vous faire observer qu'il est tout à fait inférieur à la réalité, en raison de ce fait qu'en 1919, les homologations des tarifs nouveaux étaient à l'étude, qu'ils n'étaient pas appliqués, qu'ils n'ont d'aucune manière influencé les recettes de l'année qui vient de finir.

Il est donc normal d'ajouter aux recettes de 1919, réalisées pendant l'année, les sommes qui vont provenir des majorations de tarifs homologués déjà ou des tarifs à homologuer, et dont on nous a dit avoir fait état dans les prévisions réduites qu'on nous a présentées pour 1920.

Quelles sont ces sommes ? Nous allons essayer maintenant de les déterminer.

Je dois encore à la bienveillance de M. le ministre un tableau très intéressant à cet égard, qui nous apporte les précisions nécessaires.

Voici ce que dit le tableau en question : en appliquant aux recettes de 1913 la majoration des tarifs déjà homologués, on arrive à un supplément de recettes de 130,240,000 francs. La note spécifie que cette somme résulte des calculs dans lesquels on n'a pas tenu compte de la majoration de 25 p. 100 qui a joué en 1919.

Si nous tenons compte de cette majoration et si nous faisons le calcul, nous arriverons, toujours en nous basant sur les résultats donnés par l'année 1913 et en calculant les 25 p. 100 sur les recettes de cette année, à une somme supplémentaire de 112,836,060 fr. De la sorte, la majoration des nouveaux tarifs et les 25 p. 100 calculés d'après M. le ministre sur les recettes de 1913, très inférieures à celles de 1919, nous donne un supplément de recettes de 243 millions 075,660 fr.

M. le ministre ajoute, dans sa note, ce que donneraient, en les appliquant au trafic de 1913, les tarifs qui ne sont pas homologués, mais qui vont l'être. Il donne comme chiffre de majoration la somme de 279,491,600 francs, et là, encore, le 25 p. 100 ne joue pas ; il faut que nous appliquions, pour avoir le résultat complet, ce 25 p. 100, calculé d'après

les recettes de 1913. C'est un nouveau chiffre de 233,816,150 fr. qu'il faut ajouter encore. Nous arrivons à un total de majoration, pour ce qui concerne les tarifs à homologuer, de 533,507,750 fr. Ce sont des chiffres contre lesquels je ne vois pas qu'on puisse élever d'objections. Si nous additionnons ces 533,507,000 fr. aux 233 millions dont on parlait tout à l'heure, nous arrivons à un total qui dépasse 740 millions.

M. le ministre nous a indiqué, du reste, le chiffre global de 600 millions, inférieur sûrement à la réalité.

Mais alors, pour arriver à des prévisions sérieuses pour 1920, si ces homologations de tarifs déjà faites ou à faire nous donnent un supplément de recettes, il faut l'ajouter à vos prévisions de 1919, puisqu'en 1919 le relèvement des tarifs n'a rien donné, ou presque rien ; aux prévisions de 1919, il faut donc ajouter vos 600 millions, 700 millions même. Comme les chiffres de 1919 sont de 3,542,500,000 fr., si nous y ajoutons un minimum de 600 millions de recettes supplémentaires que votre réforme va assurer cette année, nous arrivons à un total de 4,142,500,000 fr., au lieu de la prévision que vous nous avez présentée de 3,046 millions, d'où découle le déficit qu'il faut combler.

Nous trouvons ainsi, tout simplement et d'un seul coup, sans aucun escamotage, sans aucune fantasmagorie, 1,096,500,000 fr. de recettes sérieuses, certaines, qui diminueront d'autant le déficit à prévoir, et, si nous tenons compte de ce fait, nous tombons à un déficit total qui ne dépasse pas 1,384,500,000 fr. (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*)

M. le ministre me fait un signe de dénégation, je demande une démonstration. Je vous apporte des recettes faites en 1919. Il est impossible de soutenir, alors que vos chemins de fer vont s'améliorer, que ces recettes ne seront pas réalisées en 1919. Vous aurez au moins autant de transports en 1920 qu'en 1919. Cette unification va porter sur tous les transports ; une fois la réforme complète, elle va évidemment vous donner un supplément de recettes que vous avez évalué vous-même à 600 millions et qui, en réalité, dépassera 700 millions. Vous avez donc, comme prévision certaine de recettes, une somme supérieure à 4 milliards, alors que vous nous avez annoncé 3 milliards 46 millions. Il semble impossible de sortir de ce raisonnement. Les prévisions doivent être faites avec les chiffres que j'indique au Sénat. Le déficit serait de 1 milliard 304 millions.

Monsieur le ministre, je ne veux pas vous demander de mettre votre réforme sens dessus dessous. Je vais vous demander, après cette démonstration que je me suis efforcé de faire aussi claire et aussi nette que possible, de bien vouloir limiter la réforme, de ne pas aller aux exagérations que maints de nos collègues vous ont signalées, qui peuvent avoir dans le pays de graves répercussions, qui peuvent, hélas ! même dans une année, causer des ruines — une année suffit pour ruiner une industrie (*Très bien !*) — qui peuvent jeter le trouble dans d'autres régions. Je vous demande d'éviter ces exagérations en limitant votre réforme, et c'est pour cela que, mes collègues et moi, nous avons déposé un amendement portant que, dans aucun cas, la majoration ne pourra être supérieure à 250 p. 100. Ne sommes-nous pas très raisonnables ?

Vous aurez, par l'application de notre amendement, une recette de beaucoup supérieure à celle qui est nécessaire d'après les prévisions que j'indiquais au Sénat tout à l'heure.

Par conséquent, avec les apaisements que vous nous donnez, vous aurez tout de même sauvé les compagnies, vous aurez

amélioré leur régime financier suffisamment pour que ni le déficit ni la faillite ne soient plus à craindre pour elles.

C'est là ce que nous vous demandons, monsieur le ministre, nous sommes de ceux qui voudraient voter l'augmentation, mais aussi qui désireraient qu'on renseignât mieux et plus complètement les assemblées de notre pays en ce qui concerne les chiffres qu'on leur soumet...

**M. Dominique Delahaye.** Très bien !

**M. Marcel Régnier.** ...et sur lesquels on ne leur apporte pas toujours des justifications suffisantes.

**M. Gaudin de Villaine.** Si votre amendement est repoussé, vous ne voterez pas la loi ?

**M. Marcel Régnier.** Nous aurons ce regret.

**M. le rapporteur général.** Vous ferez comme nous. Beaucoup d'entre nous ont dû se résigner, après avoir critiqué.

**M. Marcel Régnier.** J'aurai le regret de ne pas voter le projet, je ne puis accepter la responsabilité d'une pareille tarification qui bouleverserait tout, qui porterait la ruine dans le pays, et particulièrement dans la région que je représente.

Nous avons essayé, après une étude approfondie de la question, de trouver le terrain d'entente qui permette d'assurer le relèvement économique des compagnies, qui est absolument indispensable, et de mettre notre pays à l'abri des à-coups violents et des risques graves d'une réforme trop hâtive et trop peu étudiée.

C'est dans ces conditions que je demande au Sénat de voter l'amendement que nous lui soumettons et qui n'est nullement subversif.

**M. Dominique Delahaye.** Parfaitement ! Il est indispensable.

**M. Marcel Régnier.** Il dépasse la moyenne des relèvements adoptés jusqu'à ce jour, il sauvegardera tous les intérêts. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)

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

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

**M. le ministre.** Messieurs, je serais particulièrement heureux de pouvoir accepter l'amendement de M. Marcel Régnier, j'allais dire de mon ami Marcel Régnier, s'il veut bien me le permettre...

**M. Marcel Régnier.** C'est tellement vrai ! (*Très bien !*)

**M. le ministre.** Mais je ne le puis pas. Et pourquoi ? Je ne vais pas raisonner quant au principe, je vais, moi aussi, me tenir sur le terrain des chiffres.

Que dit l'amendement ? « Toutefois le relèvement total ne pourra dans aucun cas dépasser 250 p. 100, en prenant comme base les tarifs en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1919. »

Cela fait donc 250 p. 100 en additionnant la majoration due à ce qu'on appelle l'unification des tarifs de transport, d'une part, et, d'autre part, la majoration de 115 p. 100 que vous venez de voter. Or en pareille matière je dirai au Sénat qu'il n'y a rien de plus dangereux que la multiplication des coefficients. Je ne voudrais pas ici aligner des courbes et des équations pour ne pas tomber sous le reproche de l'honorable M. Flaissières, mais, enfin, puisque nous parlons chiffres, nous sommes forcés de raisonner chiffres. Pour arriver au maximum de 250 p. 100 indiqué par l'honorable

M. Marcel Régnier, savez-vous quel maximum je devrais m'engager à ne pas dépasser du fait de l'unification des tarifs de transports ? 50 p. 100 ! Faites le calcul. A 50 p. 100 d'unification des tarifs de transports et aux impôts existants ajoutez les 115 p. 100 de majoration et vous arrivez à 250 p. 100. Donc, l'amendement reviendrait à dire ceci :

« Je prendrai l'engagement que, sous aucun prétexte et dans aucun cas, aucun des tarifs spéciaux, des prix fermes actuels, ne sera, du fait de l'unification des tarifs de transports, majoré de plus de 50 p. 100. » Cela, je le déclare, je ne puis l'accepter.

Il me suffira, pour vous l'expliquer, de prendre un exemple : j'ai dit ici, et le Sénat a bien voulu manifester son approbation, qu'il fallait faire tomber ce qu'on appelle les tarifs de concurrence à la batellerie : les tarifs du Midi, les tarifs annexes, qui sont le prototype de ces tarifs, sont inférieurs de 70 p. 100 aux tarifs normaux, voilà des tarifs que je ne pourrai pas abattre.

M. Dominique Delahaye. Vous ne pouvez pas les abattre, c'est entendu ! Pourquoi répéter toujours une chose que vous ne pouvez pas faire comme une promesse que vous allez réaliser ?

M. le ministre. Voici un exemple ; je pourrais en prendre d'autres : les tarifs spéciaux de Cette à Paris ou de Bordeaux à Paris, qui sont inférieurs de 70 à 80 p. 100 aux tarifs normaux, et n'ont eu pour objet que d'empêcher de se servir du cabotage ou des canaux.

J'estime que ce n'est pas au moment où la crise des transports est ce que vous savez, où nous avons le devoir impérieux de dégager le réseau ferré de toutes les marchandises qui, par leur nature, doivent être transportées autrement, que je peux prendre un pareil engagement. (*Vifs applaudissements.*) C'est pour cela que je vous demande instamment de ne pas voter l'amendement de l'honorable M. Régnier.

Je ne dirai plus qu'un mot. Des chiffres ont été apportés. J'ai cité les miens, en entier accord, d'ailleurs, avec mon prédécesseur M. Claville. J'ai dit que l'insuffisance devait être de 2,401 millions, en supposant admis l'unification des tarifs des transports. Je crains que ce chiffre soit plutôt dépassé que non atteint, ainsi qu'on vous l'a dit tout à l'heure ; car, en vertu des décisions de la commission arbitrale, une majoration de salaires va être imputée au budget des réseaux. Je ne parle pas de l'allocation de 720 fr., payée par l'Etat, et qui doit être supportée par des comptes spéciaux, mais de l'augmentation des salaires, qui entraîne une charge supplémentaire de près de 300 millions, car on n'avait prévu, au moment où a été établi le budget, que des salaires minima de 2,400 fr., plus 1,080 fr. d'indemnité de cherté de vie, alors qu'ils sont portés, par la décision de la commission arbitrale, à 3,800 fr. D'autre part, il faut parler du charbon. Il y a là évidemment un facteur considérable. Je pourrais mentionner aussi la hausse des matières premières.

Pour ces diverses raisons, je vous demande instamment de ne pas voter l'amendement de M. Marc Régnier, en insistant particulièrement sur l'effet qu'il pourrait avoir, en ce sens que l'on devrait maintenir des tarifs spéciaux, que je trouve contraires à l'économie générale des transports. (*Applaudissements.*)

M. Marcel Régnier. Le Sénat me permettra de dire qu'à ma démonstration basée sur des chiffres, on s'est borné à opposer une affirmation. J'ai dit que les prévisions

de recettes avaient été abaissées. Je ne crois pas que l'on ait démontré le contraire. Il semble naturel de prendre pour prévision le chiffre des recettes réalisées l'année précédente, puisque celles-ci vont être majorées de différentes façons.

M. le ministre. La nature du trafic est toute différente.

M. Marcel Régnier. Elle sera différente parce que vous allez faire des transports civils au lieu des transports militaires, ce qui rapportera davantage.

Ayant justifié que vos prévisions pour 1920 étaient inférieures de 1 milliard aux recettes probables, j'ai donc le droit d'affirmer qu'à ma démonstration, appuyée sur des chiffres, vous opposez non pas une réfutation, mais une affirmation. Cela n'est pas suffisant. C'est pourquoi je maintiens mon amendement.

M. le rapporteur général. L'honorable M. Régnier a appuyé son amendement de prévisions et de calculs, et il l'a soutenu avec une clarté de démonstration très séduisante. Je crois cependant que les prévisions qu'il a apportées sont trop optimistes.

Il a dit avec raison que les moyens d'action que possédaient les réseaux de chemins de fer, en 1919, pour les transports militaires, allaient pouvoir être, dans une certaine mesure, appliqués aux transports civils. Mais on a déjà tenu compte de cette possibilité dans les prévisions. On ne peut, d'ailleurs, compter que les transports de marchandises s'accroîtront dans la mesure de la suppression des transports de troupes et donneront des recettes équivalentes.

Nous sommes d'accord avec lui pour espérer que le trafic commercial se développera dans l'année, et qu'ainsi on pourra sans doute arriver à équilibrer les dépenses des réseaux en 1920, malgré la nouvelle cause de déficit résultant du retard de près de deux mois apporté à la majoration des tarifs.

M. Hervey. Sept millions par jour.

M. le rapporteur général. La matière est en effet là pour être transportée ; ce sont les moyens de transport qui sont insuffisants.

On nous parlait, hier, de l'amélioration nécessaire de ces moyens de transport. Il faut la réaliser tout de suite. On a perdu à cet égard plus d'une année. Je ne veux pas revenir sur les préoccupations qu'ont eues nos ministres au cours de l'année écoulée. On les a employés à de nombreuses besognes. On en a fait des plénipotentiaires. J'aurais mieux aimé les voir se consacrer tout entiers à leurs départements ministériels. (*Très bien ! très bien !*)

Dans les circonstances actuelles, il n'est pas de trop, en effet, de toute l'intelligence, de toute l'activité d'un homme pour arriver à assurer d'une façon satisfaisante la direction d'un ministère. Détourner les ministres de cette tâche, c'est mal servir l'intérêt du public. (*Très bien ! très bien !*)

La France s'est fâcheusement ressentie de ce regrettable état de choses. Nos administrations ont été désorganisées. On a fait passer certains services des travaux publics à je ne sais quels départements improvisés qui manquaient de tradition administrative.

Nous avons l'habitude de médire parfois des administrations ; mais si elles fonctionnent mal, c'est qu'elles sont mal conduites. Elles paraissent routinières ; mais ce n'est pas elles qui doivent avoir l'initiative : ce sont ceux qui les dirigent. Quand leur fonctionnement est défectueux, ceux qui sont à leur tête en sont les seuls responsables. (*Très bien ! très bien !*)

Les administrations improvisées à qui l'on a confié des services de toute nature, distraits des autres départements ministériels, n'ont pas les traditions de la vieille administration française. La probité, notamment, une des qualités de celle-ci, nous ne l'avons pas retrouvée dans les services créés de toutes pièces depuis la guerre. (*Approbatifs sur divers bancs.*)

Voilà ce qui a empêché de remettre sur pied les transports. Il faut pourtant que nous les réorganisions tant en ce qui concerne le personnel que le matériel, et qu'à tout prix nous portions remède à la crise si redoutable qu'ils subissent. Mais en admettant même que nous y réussissions à bref délai, nous arriverons à peine à équilibrer les dépenses des réseaux.

C'est pourquoi, mon cher collègue, malgré tout le talent que vous avez apporté à défendre votre proposition, malgré les raisons que vous avez données pour certains produits particuliers qui vous tiennent au cœur, parce qu'ils sont originaires de vos régions, je crois que ce serait une aventure financière que d'accepter votre amendement. Aussi nous sommes obligés de demander au Sénat de ne pas le voter. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. J'ai bien peu de choses à ajouter à ce que vient de déclarer M. Doumer. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure à M. Régnier. Les chiffres qu'il a cités ne tiennent pas compte du fait que, dans l'année 1919, il y a eu des recettes extrêmement importantes, provenant non seulement des transports militaires de l'année, mais de l'exécution de l'avenant au traité Cotelet. Il est entendu qu'en 1920, il y aura une augmentation du trafic, comme on vient de le dire. Nous l'espérons.

Mais si, dans les tableaux annexés à mon rapport, vous prenez les chiffres commerciaux de 1920, vous voyez qu'ils sont très sensiblement supérieurs aux recettes de l'année 1913, qui est la dernière normale, et que, par conséquent, il a été tenu compte de cette précision d'augmentation. Mes chiffres me paraissent donc présenter plus de probabilité que ceux que vous avez cités.

M. Dominique Delahaye. Messieurs, dans l'amendement de M. Régnier, il y a un principe. Dans le débat qui vient de s'engager, on n'a discuté que sur le quantum. Je voudrais savoir si M. le ministre et la commission sont opposés à toute limitation, à tout maximum de relèvement, parce que la question prendrait alors une toute autre allure.

M. Coignet. Je désire faire une simple observation d'ordre pratique. Le grand danger de mettre dans la loi un chiffre rigide de maximum, c'est que, du même coup, vous supprimez toute simplification des tarifs. Pour calculer une taxe, nous serons obligés de calculer d'abord la nouvelle taxe, puis celle de l'ancien Chaix, pour comparer les deux et voir si le maximum est dépassé. Au lieu d'un Chaix de 1,700 pages que nous espérons voir disparaître, vous allez nous en faire un autre plus volumineux.

M. Dominique Delahaye. Je m'attendais à cette réponse ; mais ce n'est pas encore celle que j'ai demandée. M. Coignet n'étant pas encore ministre, c'est M. le ministre que je vais interroger. Etes-vous, en principe, opposé à toute limitation du relèvement ?

M. le ministre. Oui.

M. Dominique Delahaye. C'est là où je voulais vous amener. Vous êtes pris au piège. Le voilà le *Hoc volo, sic jubeo, sit pro ratione voluntas*. Voulez-vous continuer à vous considérer comme une chambre d'enregistrement ?

Tout ce que vous direz, tout ce que vous ferez ne servira à rien, sera inopérant. Les 2,400 millions se monteront à 5 milliards. On veut vous induire en erreur. (*Exclamations.*) Et on parle de vie chère ! Mais vous voulez nous la faire, la vie chère ! Je vous dis que ceci est intolérable, que cette résolution de ne pas vouloir discuter dissimule des intentions de derrière la tête. (*Réclamations sur divers bancs.*)

Il n'est pas admissible que vous n'acceptiez pas de limitation. Si ce que vous avez demandé ne suffit pas, déterminez le chiffre qui est nécessaire, autrement je ne donnerai pas de blanc-seing. Nous n'avons pas été ici envoyés pour dire *Amen ! Amen !* avant même de savoir quelle sera l'oraison. Ceci, c'est le comble de la soumission ; c'est de la servilité de la n<sup>e</sup> puissance. Si vous vous inclinez vraiment, c'est à désespérer du Sénat. (*Exclamations.*)

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

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

**M. le ministre.** Je réponds simplement à l'honorable M. Delahaye qu'il n'est pas question de blanc-seing ici. Il ne s'agit que de se soumettre à la loi. Il est certain que le ministre sera bien forcé de s'y conformer, en ce sens qu'il ne peut modifier les tarifs que dans la limite du cahier des charges.

**M. le rapporteur.** C'est évident.

**M. le ministre.** Et si le ministre abuse de son pouvoir, comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire hier, monsieur le sénateur, vous avez un droit : celui d'interpellation.

**M. Dominique Delahaye.** Ceci est une mauvaise plaisanterie. (*Exclamations.*) Depuis le temps que je demande au Parlement la responsabilité ministérielle effective, alors que nous savons que c'est grimace de singe (*Nouvelles exclamations*), car il n'y a en France aucune espèce de responsabilité.

**M. le président de la commission des finances.** Il n'y a pas de singe au Sénat.

**M. Dominique Delahaye.** Ce n'est pas le ministre qui fait des grimaces de singe, c'est la responsabilité, entité qui ne peut pas être offensée, parce que c'est une personne sans chair ni os ; la responsabilité ministérielle, non, cela n'existe pas, c'est une nuée, c'est une fumisterie dont on abuse dans le langage parlementaire.

J'ai devant les yeux le plus robuste de tous les ministres qu'on ait connu aux travaux publics ! Quand il était ministre, il fuyait les interpellations et maintenant qu'il n'a plus rien à perdre... — car qu'est-ce qu'un ministre peut perdre ? Un portefeuille ? Et encore, il a l'espoir de le retrouver quelque temps après ; or, lui, n'a même plus de portefeuille à perdre, puisqu'il n'est plus que simple sénateur, et il vient nous dire : Me voilà ! Je suis seul responsable. C'est une galéjade. (*Exclamations et bruit.*)

Il n'est pas de Marseille, ce que je dis ne peut l'offenser.

**M. le rapporteur.** Il est Gascon.

**M. Dominique Delahaye.** Eh bien ! c'est flatter un Gascon que de lui dire qu'il fait une galéjade. N'est-ce pas, monsieur Claveille, que je ne vous ai pas offensé ?

Vous voyez bien, messieurs, que nous ne pouvons pas continuer cette comédie parlementaire. (*Mouvements divers.*)

Mieux vaut la comédie que la tragédie. Or je désire éviter la tragédie et je suis certain que vous allez soulever par cette loi des fureurs inconcevables dont vous ne vous doutez même pas, quand on saura qu'elle n'est pas juste et qu'il n'y a pas de limites

aux pouvoirs du ministre qui, si bienveillant et si aimable qu'il soit, est un homme et peut se tromper. Il déclare que, s'il se trompe, nous l'interpellerons. La belle malice ! La faute sera faite, les ruines auront été semées dans le pays. Ce n'est pas parler sérieusement.

Enfin nous savons très bien que le ministre n'a sur les compagnies qu'un pouvoir illusoire. Tout ceci n'est donc pas opérant. Il faut prévoir une limitation réelle.

Si l'auteur de l'amendement le maintient tel quel, je le vote des deux mains, mais s'il juge à propos de relever le maximum afin de donner satisfaction à M. le ministre, je ne m'y opposerai pas.

Mais, au demeurant, le mot de la fin, c'est que c'est toujours la même chose : « Vous n'avez pas le droit de toucher aux tarifs. Moi seul ai le droit de les promulguer. » C'est toujours la même attitude absolument inadmissible.

On nous fait voter ici des tarifs en nous disant que nous n'avons pas le droit de les examiner. C'est complètement intolérable.

**M. Claveille.** Je demande la parole.

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

*Voix diverses.* A lundi ! — Non ! non ! — Terminons !

**M. le président.** Je donne la parole à M. Claveille, qui a été mis en cause.

**M. Claveille.** Messieurs, je vous demande quelques minutes d'attention. On a parlé tout à l'heure de limites à inscrire dans la loi. Je vais vous démontrer qu'il y en a une, et la meilleure qu'on puisse concevoir.

J'espère que vous avez tous le désir de combler le déficit des chemins de fer. C'est, d'ailleurs, pour cela que vous faites la loi.

On a préparé cette loi — peut-être à tort — pour combler le déficit prévu pour 1920 sur les réseaux de chemins de fer. Toute la question est là. Si vous lisez attentivement les articles de la loi, vous y verrez que le produit des recettes de toute nature des réseaux ne peut pas dépasser les sommes avancées par les compagnies pour l'exploitation, les charges des capitaux prévues par les conventions, et qu'en aucun cas le dividende distribué aux compagnies ne peut dépasser le chiffre inscrit dans ces conventions.

Par conséquent, le total des affectations est parfaitement déterminé. On a même ajouté que s'il y avait un reliquat, c'est vous qui, par la loi, en disposeriez. C'est là, en vérité, la meilleure limite qu'on puisse imaginer et je ne pense pas qu'il soit possible d'en suggérer une plus simple ni plus pratique.

**M. Dominique Delahaye.** Je vous demande pardon. La majoration se partage avec l'Etat quand elle dépasse un certain taux, tandis que les relèvements qui procèdent de la majoration des tarifs appartiennent totalement en nue propriété aux compagnies.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement de MM. Marcel Régnier, Peyronnet, Beaumont et Clémentel, repoussé par le Gouvernement et la commission.

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Régnier, Beaumont, Mauger, Cruppi, Perchot, Penancier, Bollet, Foucher, Drivet et Peyronnet.

Il va être procédé au scrutin.

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

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

|                        |     |
|------------------------|-----|
| Nombre de votants..... | 272 |
| Majorité absolue.....  | 137 |
| Pour.....              | 79  |
| Contre.....            | 193 |

Le Sénat n'a pas adopté.

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

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

**M. le rapporteur.** Je voudrais poser une question à M. le ministre des travaux publics.

L'article 1<sup>er</sup> va être voté. Il en résultera une majoration sur différents articles, y compris les tarifs de voyageurs. Or, à l'heure présente, il est prévu certaines réductions qui résultent des cahiers des charges ou de conventions particulières. J'en cite un exemple : le quart de place militaire.

Ma question est la suivante : le quart de place militaire doit, me semble-t-il, être calculé sur les prix qui vont résulter des majorations inscrites dans la loi. (*Marques d'approbation.*)

**M. le président de la commission des finances.** Evidemment.

**M. le rapporteur.** Le quart de place a été établi sur le tarif légal. Or, le tarif légal est celui qui va être appliqué demain en vertu des dispositions législatives modifiant les prix anciens.

Tel est, du moins, l'avis de la commission. (*Assentiment.*) Je demande maintenant à M. le ministre des travaux publics, si c'est également le sien.

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

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

**M. le ministre.** Messieurs, je tiens à déclarer, de la manière la plus formelle, que je suis entièrement d'accord avec M. le rapporteur. Je dirai, d'ailleurs, qu'en ce qui concerne les mutilés et les réformés ayant 50 p. 100 d'invalidité, il a été stipulé d'une façon expresse que le quart de place serait calculé sur le tarif légal, y compris la majoration.

Puisque ce régime sera appliqué aux mutilés et aux réformés ayant 50 p. 100 d'invalidité, j'estime, d'accord avec M. le rapporteur et M. le ministre, qu'il est impossible de ne pas y assujettir les officiers et les militaires valides. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le rapporteur.** D'ailleurs, c'est la droit.

**M. le président.** Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

**M. le président.** « Art. 2 — ... »

*Voix nombreuses.* A lundi !

**M. le président de la commission des finances.** Je demande la parole.

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

**M. le président de la commission des finances.** La commission des finances se joint à la commission des chemins de fer pour demander au Sénat de vouloir bien terminer dès ce soir la discussion de ce projet de loi, car la semaine prochaine il doit y avoir les audiences de la Cour de justice. La commission des finances doit, en outre, se réunir lundi pour poursuivre un débat sur les déclarations faites la semaine dernière par le Gouvernement.

La journée de lundi prochain nous est donc indispensable, et, dans ces conditions,

nous vous demandons de vouloir bien continuer la discussion. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** Si l'on n'insiste pas pour le renvoi de la discussion, je donne lecture de l'article 2. (*Assentiment.*)

« Art. 2. — Dans les familles comptant trois enfants de moins de dix-huit ans ou davantage, sur la demande du chef de famille, le père, la mère et chacun des enfants de moins de dix-huit ans recevront une carte d'identité strictement personnelle leur donnant droit à une réduction sur les nouveaux tarifs de chemins de fer, de :

« 30 p. 100 pour les membres des familles de trois enfants;

« 40 p. 100 pour les membres des familles de quatre enfants;

« 50 p. 100 pour les membres des familles de cinq enfants;

« 60 p. 100 pour les membres des familles de six enfants;

« 70 p. 100 pour les membres des familles de sept enfants et plus.

« Les mutilés et réformés de guerre ayant au moins 50 p. 100 d'invalidité pourront, sur présentation de leur carte d'invalidité, obtenir le transport à quart de place sur tous les réseaux en seconde et en troisième classes.

« Cette mesure sera également étendue à la personne accompagnant un mutilé de la guerre dont l'invalidité est de 100 p. 100. »

Je mets aux voix le texte de la commission.

(Ce texte est adopté.)

**M. le président.** Il y a à cet article deux amendements : l'un de M. Dominique Delahaye, l'autre de MM. Fortin et Rouby.

M. Delahaye propose d'ajouter *in fine* un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Il ne sera plus délivré de cartes, bons et permis de circulation soit entièrement gratuits, soit avec réduction du prix des places, qu'en vertu des dispositions du cahier des charges, des tarifs homologués, des traités dûment approuvés par l'autorité compétente ou d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics. »

La parole est à M. Dominique Delahaye.

**M. Dominique Delahaye.** Alors que tout le monde est d'accord pour relever les prix des tarifs applicables aux voyageurs payants, ceux-ci ne comprendraient pas que d'autres puissent, sans aucun droit, voyager gratuitement ou avec des réductions et il est à prévoir que plus les prix des billets seront élevés, plus les demandes de permis gratuits ou de réductions seront nombreuses.

Mon amendement a pour objet de supprimer les abus à ce sujet. Ils sont tels qu'on parle d'agences qui vendent à Paris de ces sortes de permis. Dans son rapport, M. Imbart de la Tour s'élève contre tous ces permis gratuits et là, encore une fois, il cesse d'être logique et ne passe pas à l'application.

A la Chambre, le 31 décembre 1919, M. Lobet propose la disposition additionnelle suivante :

« La majoration des tarifs ne jouera pas sur les bons de réduction à quart ou demi-tarif dont bénéficient les employés de chemins de fer en activité de service ou retraités... »

M. le ministre des travaux publics lui répond : « Je demande à la Chambre de ne pas accepter l'amendement. Je rappelle que la loi du 29 juin 1918, qui a créé des impôts sur les billets de chemins de fer, contient l'article suivant :

« Les cartes, bons et permis de circulation soit entièrement gratuits, soit avec réduction du prix des places, délivrés sur

les grands réseaux d'intérêt général, et tous autres titres concédant les mêmes avantages sont assujettis à un impôt égal au dixième de la valeur de l'exemption qu'ils établissent. Sont exempts de cette mesure les cartes, bons et permis accordés en vertu des dispositions du cahier des charges ou des tarifs homologués ainsi que ceux dont bénéficient les agents des réseaux et leurs familles.

« Par conséquent, déjà le 29 juin 1918, vous avez décidé de ne pas appliquer une majoration d'impôt aux bons de réduction accordés aux agents des réseaux.

« Il n'est pas possible de dépasser ce qui a été fait en 1918. L'exemption qui a été alors accordée était justifiée; à l'heure actuelle, il serait injuste de ne pas faire payer la majoration sur les bons, si intéressante que soit la catégorie des employés et des retraités visée par l'amendement.

« On reproche aux compagnies de délivrer trop facilement des permis. Des plaintes sont parvenues jusqu'à moi. Je demande à la Chambre de ne pas accorder une exonération supplémentaire, ce qui engagerait peut-être à multiplier des voyages dont l'utilité ne serait pas absolue. » (*Applaudissements.*)

Me voici sur ce point d'accord avec M. Claveille, ministre des travaux publics. Et je passe au moins ici de la parole aux actes. D'ailleurs, il y a quelques exemples vraiment typiques des abus auxquels on arrive, par exemple, pour les permis de magistrats :

« *Permis et magistrats.* — Pan ! Sur l'O.-E. ! — Le réquisitoire d'un avocat général. » — Le sous-titre ci-dessus était le titre d'une information parue dans le journal *le Matin*, du 5 octobre dernier et d'après laquelle M. X..., conseiller général, aurait fait, « à la grande joie de ses collègues, le procès de l'Ouest-Etat ». Il aurait notamment déclaré « que les cultivateurs lésés par l'Ouest-Etat auraient tort de ne pas faire de procès, absolument sûrs qu'ils seraient de les gagner » ; enfin, à sa demande, le préfet se serait vu dans la nécessité « d'envoyer d'urgence » au ministre des travaux publics un télégramme pour lui faire part des doléances de la population de son département.

« *La réponse de l'O.-E. à l'avocat général.* — Comme suite à cette information le même journal publiait le lendemain une note ainsi conçue :

« Nous avons raconté hier de quelle façon un avocat général à la cour de cassation, qui est en même temps membre du conseil général de..., M. X..., avait, dans cette assemblée, fait le procès de l'Ouest-Etat... »

**M. Jénouvrier.** Je connais l'affaire et le magistrat. Le fait est exact.

**M. Dominique Delahaye.** Je vous remercie d'apporter une approbation à ce que je lis ici.

« ... M. X... conseillait aux cultivateurs lésés par la compagnie de lui intenter sans crainte un bon procès.

« Le préfet du département rendit compte de cet incident au ministre des travaux publics. Nous nous sommes informés de quel ton on avait accueilli, boulevard Saint-Germain, le réquisitoire de l'avocat général.

« Nous ne sommes pas encore revenus de notre étonnement, nous répondit-on au ministère des travaux publics.

« Les organes de l'opposition se sont plu quelquefois à contester l'indépendance de la magistrature. Ils rendront aujourd'hui hommage à l'intégrité de M. X... qui, recevant des faveurs de la compagnie, a néanmoins le courage de la dénoncer à la vindicte publique.

« Voici le bilan de ces faveurs : étant à Bordeaux, M. X... obtint une carte de circulation sur le réseau; en 1910, cinq permis; en 1911, dix permis, dont deux pour Paris-Trouville et deux pour Z...; en ce moment, M. X... possède une carte de circulation de trois mois pour se rendre aux audiences de vacation de la cour.

« M. X... veut sans doute montrer que le conseiller général doit ignorer les dettes de reconnaissance de l'avocat général. Il y a spirituellement réussi. »

« Dettes de reconnaissance ?... » L'administration a du moins le mérite de n'avoir pas peur des mots : elle ne craint pas de mettre un haut magistrat en face des « dettes de reconnaissance » qu'il peut avoir contractées.

Comment des magistrats pensent-ils payer leur dette de reconnaissance pour les permis, compartiments réservés et autres menues faveurs ?

**M. Jénouvrier.** Je crois savoir que l'administration a refusé.

**M. Dominique Delahaye.** Il ne s'agit pas de savoir si elle a refusé. On vous dit qu'il y a un magistrat conseiller général qui a animé contre l'Ouest-Etat les populations et que l'administration a fait publier dans un journal les faveurs et les permis dont ce magistrat avait bénéficié.

**M. François Albert.** Qu'est-ce que cela fait ?

**M. Dominique Delahaye.** Permettez, cela fait quelque chose à ceux qui aiment l'indépendance des magistrats, et je suis du nombre.

**M. Jénouvrier.** Elle n'est pas en question.

**M. Dominique Delahaye.** Pardon. Laissez-moi aller jusqu'au bout. La compagnie aurait tenu un pareil langage au sujet d'un magistrat ! Je défends la dignité de la magistrature. Aussi bien pour les magistrats que pour les autres citoyens français, il ne faut pas du régime du « bakschich » Nous devons en arriver à supprimer toutes ces gratuités.

**M. le président de la commission des finances.** Nous sommes d'accord.

**M. Dominique Delahaye.** Alors, votez mon amendement. Ils sont tous de mon avis, mais ils ne veulent rien faire !

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

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

**M. le rapporteur.** Je n'ai qu'un mot à dire : la commission repousse l'amendement, non pas parce qu'elle le trouve mauvais, au fond, mais parce qu'elle le considère comme inutile. Dans les déclarations que j'ai faites l'autre jour au nom de la commission, je me suis prononcé sur cette question des exemptions et des exonérations. Nous nous sommes placés sur un terrain très net et très précis, sur lequel je ne reviens pas. J'ai demandé à M. le ministre des travaux publics de répondre sur ce point aux questions que j'ai posées. Il va le faire dans un instant. Nous estimons, en un mot, qu'à l'heure présente, au moment où on demande de nouvelles charges à la collectivité des voyageurs, où c'est un devoir national pour tout le monde de payer, au lieu d'étendre les exemptions, il y a lieu de les restreindre. Nous avons indiqué celles qui peuvent être maintenues, les autres doivent être supprimées, y compris, monsieur le ministre, le quart de place militaire pour les officiers, quand ils voyagent pour leur agrément. (*Très bien! très bien! et vifs applaudissements.*)



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

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

**M. le ministre.** Je suis entièrement d'accord avec l'honorable rapporteur, et je reprends ici, devant le Sénat, l'engagement que j'ai pris devant la commission des travaux publics, à la demande de M. Imbart de la Tour, à savoir que, lorsqu'il sera procédé à la révision du régime des chemins de fer, il doit être entendu que nous poursuivrons la révision du régime des exemptions, et cela dans le sens de la restriction. (*Nombreuses marques d'approbation.*)

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Dominique Delahaye.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement de M. Delahaye.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** L'amendement de MM. Fortin et Rouby est ainsi conçu :

« Compléter cet article comme il suit :

« Les mutilés et réformés de guerre ayant moins de 50 p. 100 de taux d'invalidité auront également droit à une réduction de prix proportionnellement à leur taux d'invalidité soit :

« 10 p. 100 pour ceux ayant de 10 à 15 p. 100 d'invalidité ;

« 20 p. 100 pour ceux ayant de 20 à 25 p. 100 d'invalidité ;

« 30 p. 100 pour ceux ayant de 30 à 35 p. 100 d'invalidité ;

« 40 p. 100 pour ceux ayant de 40 à 45 p. 100 d'invalidité. »

La parole est à M. Rouby.

**M. Rouby.** Messieurs, l'amendement que mon collègue et ami M. Fortin et moi nous avons déposé nous a été inspiré par une considération de justice. Je vous demande de l'adopter.

En maintes circonstances, nous avons promis notre appui et notre protection aux mutilés ; ils y ont droit, en raison directe de leur invalidité.

Or, on nous apporte une loi — ce n'est pas nous qui l'avons préparée — dans laquelle on fait deux catégories de mutilés. On accorde à une de ces catégories, c'est-à-dire à ceux qui ont 50 p. 100 d'invalidité, le droit de voyager au quart de place. Aux autres, rien.

Je voudrais bien savoir, messieurs, quelle différence appréciable il peut exister entre ceux qui ont 50 p. 100 d'invalidité et ceux qui ont de 40 à 50 p. 100. Il faut être, à mon sens, praticien habile pour les distinguer les uns des autres.

Nous demandons, messieurs, qu'aucun mutilé ne soit oublié dans le projet que vous allez voter. Vous devez établir un certain nombre de catégories. Par exemple, ceux dont le taux d'invalidité est de 10 à 15 p. 100 auront droit à une réduction de 10 p. 100 ; ceux dont le taux d'invalidité est de 20 à 25 p. 100 auront droit à 20 p. 100, etc. En définitive, nous établissons cinq catégories de mutilés. Vous avez fait de même pour les familles nombreuses, vous pourrez appliquer notre texte de la même façon. Vous allez donner une carte d'identité aux nombreuses familles : la carte ouvrière suivant le nombre des enfants ; de même, vous donnerez une carte d'identité aux mutilés, qui variera suivant le degré d'invalidité. Voilà ce que nous vous demandons.

Quels arguments allez-vous nous opposer ? Les difficultés pour la distribution des billets ? Mais il y aura les mêmes difficultés pour les nombreuses familles.

Allez-vous nous reprocher de faire bais-

ser les ressources du Trésor ? Notre amendement défend 250,000 mutilés sur 40 millions d'habitants. Calculez ce que cela peut faire perdre au Trésor. D'ailleurs, M. le ministre est un homme de premier ordre, qui trouvera bien le moyen de recouvrer par une surveillance active la perte que nous allons causer au Trésor. (*Sourires approbatifs.*)

Je pourrais signaler à M. le ministre une réforme à faire : il n'a qu'à réunir une grande commission, le comité consultatif des chemins de fer, qui comprend les hommes de grande valeur dont les membres ne demandent qu'une chose : de voyager gratis. Ce sont les juifs errants des chemins de fer. (*Rires.*) Il n'a qu'à leur retirer leur carte de circulation, et il aura des spécialistes qui lui donneront toute satisfaction. (*Applaudissements.*)

**M. Henry Chéron.** Je demande la parole.

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

**M. Henry Chéron.** Il ne peut pas y avoir, dans cette Assemblée, deux opinions en ce qui concerne les mutilés et les réformés de la guerre. (*Très bien !*) Nous sommes tous partisans de leur accorder la protection la plus large et de défendre leurs droits. C'est un devoir élémentaire de reconnaissance et de justice. Je voudrais cependant demander à nos collègues et amis, MM. Rouby et Fortin, de ne pas insister pour le vote immédiat de leur amendement, et cela dans l'intérêt des mutilés eux-mêmes, afin de ne pas les priver d'une première et importante satisfaction que leur apporte la loi. (*Très bien !*)

Certes, je ne veux pas donner à l'article 2, tel qu'il est conçu, une adhésion sans réserves. M. Rouby a fait tout à l'heure une observation tout à fait fondée. Avant la loi du 31 mars 1919, il existait, sous le régime de la loi de 1831, deux catégories de réformés : les réformés n° 1 et les réformés n° 2. L'une des revendications les plus pressantes des mutilés et des réformés de la guerre, quand il fallut préparer la loi du 31 mars 1919, consista à demander la suppression de cette distinction, pour qu'il n'y eût plus qu'une catégorie. Ce qu'ils craignent, c'est qu'aujourd'hui, dans cette loi, comme hier à propos du décret sur le régime du prix du pain, de voir réapparaître une division en deux catégories. Il y a entre tous ces anciens combattants une solidarité des plus honorables. Il faut se garder de froisser leur légitime susceptibilité. (*Très bien ! très bien !*)

Ils font observer au surplus que le décret d'invalidité de 50 p. 100 n'est pas un critérium sérieux. Il se trouve des réformés de 45 ou de 40 p. 100 qui ont des charges de famille autres que celles qui sont prévues au projet et qui sont dans une situation au moins aussi digne d'intérêt que des réformés célibataires à invalidité supérieure à 50 p. 100.

Je fais donc sur le texte les mêmes réserves que MM. Rouby et Fortin.

Mais il faut voir l'application de la loi. Je fais remarquer à nos honorables collègues que, s'il fallait demain l'exécuter dans les conditions où ils le demandent, on se trouverait en présence d'une impossibilité matérielle. Déjà on s'est heurté à une grave difficulté. Que dit, en effet, le texte ?

« Les mutilés et réformés de guerre ayant au moins 50 p. 100 d'invalidité pourront, sur présentation de leur carte d'invalidité, obtenir le transport à quart de place sur tous les réseaux en seconde et en troisième classes. »

Or, comme les pensions, hélas ! sous le régime de la loi du 31 mars 1919, ne sont pas encore liquidées, la carte d'invalidité

n'était pas encore établie. Votre loi serait donc inopérante, si l'on n'avait fait diligence pour assurer son application.

Je m'excuse de rappeler à M. le ministre qu'il a bien voulu, ainsi que M. le ministre des pensions, s'adresser à l'office national des mutilés, qui a tout de même réussi, après s'être mis d'accord avec les réseaux, à trouver les moyens de faire appliquer la loi.

Dès demain, toutes les cartes individuelles seront adressées aux préfets pour être remplies par eux. Une circulaire explicative y sera jointe pour les préfets, pour MM. les maires et pour toutes les gares.

Il faudra nécessairement présenter des justifications pour obtenir cette carte. On les trouvera, soit dans le titre de pension définitive délivré au début de la guerre sous le régime de la loi de 1831 — parce que ce titre n'était accordé qu'à ceux qui ont au moins 60 p. 100 d'invalidité — soit dans le titre de gratification, parce que ce titre de gratification énonce le taux d'invalidité et qu'ainsi l'on peut voir si ce taux dépasse 50 p. 100.

Pour ceux qui ne sont détenteurs ni de l'un ni de l'autre titre, on a imaginé une autre procédure. Le commandant du dépôt qui a instruit la pension adressera gratuitement au mutilé, sur sa demande, un certificat constatant qu'il a plus de 50 p. 100 d'invalidité.

Deux catégories de cartes seront délivrées à ceux qui, ayant 50 p. 100 et plus d'invalidité, demandent la réduction pour eux-mêmes et aux mutilés ayant 100 p. 100 d'invalidité ou qui, aux termes de l'article 10 de la loi des pensions, ont besoin de l'assistance permanente d'une tierce personne. Ceux-là bénéficieront très justement de la réduction, non seulement pour eux-mêmes, mais encore pour la personne qui les accompagnera.

Tout a été préparé de telle manière que, le jour même de la promulgation de la loi, soient adressées aux préfets les cartes et instructions nécessaires, afin que, dans le plus bref délai, les mutilés obtiennent satisfaction. (*Très bien ! très bien !*)

Mais si vous voulez, ainsi que le demande l'amendement, décider qu'un calcul devra être fait pour chaque cas, de 10 à 40 p. 100 d'invalidité, alors que les pensions ne sont pas encore liquidées, j'ai le devoir de vous dire que vous vous heurterez à une impossibilité matérielle d'exécution immédiate.

Il sera impossible aux intéressés de profiter avant longtemps des mesures que nous aurons prises. Ce serait inadmissible.

Dans ces conditions, je me tourne vers MM. Rouby et Fortin et je leur demande d'accepter la première satisfaction que nous apporte la loi. Comme celle-ci n'est votée que pour une année, nous demandons formellement à M. le ministre de vouloir bien d'ici là entendre — ce qu'on ne fait pas assez souvent quand on prend des mesures de ce genre — les vœux des grandes associations de mutilés et de l'office national et d'étudier de quelles modifications peut être l'objet le texte d'aujourd'hui. Nous serons alors en mesure d'élargir les dispositions de la loi et de donner satisfaction à des revendications qui nous tiennent à cœur.

Pour le moment, ce qu'il y a de mieux à faire, dans l'intérêt même des mutilés, c'est d'adopter cet article tel qu'il est rédigé. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Jénouvrier.** Je demande la parole.

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

**M. Jénouvrier.** J'ai été très frappé des considérations émises et par M. Rouby et

par M. Chéron, mais il semble très facile de les concilier les unes et les autres.

Les mutilés ont droit à notre justice de tous les instants; nous ne devons pas perdre une seule occasion de leur témoigner la reconnaissance du pays pour les souffrances qu'ils ont endurées et les infirmités qu'ils ont contractées à notre service.

D'un autre côté, M. Chéron à cent fois raison: il faut que cette loi soit applicable demain à la catégorie la plus intéressante, aux mutilés, mais il me semble que nous avons à notre disposition une procédure qui donne satisfaction à MM. Rouby et Chéron: c'est la disjonction de l'amendement.

En prononçant la disjonction, la commission resterait saisie de l'amendement de MM. Rouby et Fortin, elle l'examinerait à tête reposée et nous ferait un rapport sur lequel nous pourrions statuer. (*Très bien! très bien!*)

**M. Fortin.** Je demande la parole.

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

**M. Fortin.** Messieurs, étant données les explications fournies par M. Chéron, qui est, je crois, le président de l'office national des mutilés, en mon nom personnel, tout au moins, je consens à la disjonction proposée par M. Jénouvrier, étant entendu que la commission reverra le texte et cherchera à nous donner satisfaction, ce qui nous permettra de calmer le mécontentement qui existe parmi les mutilés. Ceux-ci ne sauraient admettre entre eux des catégories, les uns, ayant 50 p. 100 d'invalidité, qui auraient droit à tous les avantages présents et à venir — car vous en voterez d'autres — les autres ayant moins de 50 p. 100, qui n'auraient droit à rien. Ils veulent être traités de la même façon. De même que les pensions leur ont été accordées proportionnellement aux sacrifices qu'ils ont consentis au pays, de même ils entendent également que les avantages leur soient consentis dans les mêmes proportions.

Par conséquent, je crois que M. Rouby ne fera pas d'objection à la disjonction.

**M. Rouby.** Je me rallie à la disjonction, mais je demande à la commission des chemins de fer, dont je ne fais pas partie, de vouloir bien ne pas oublier cet amendement et de le rapporter en fin d'année, quand nous reprendrons la discussion sur les tarifs. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** Je mets aux voix la proposition de M. Jénouvrier, tendant à disjoindre de la discussion cet amendement pour en faire l'objet d'un examen ultérieur.

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

**M. Mauger.** Je voudrais poser une question qui, je crois, s'impose en ce moment. Le paragraphe dit d'une façon précise: « les mutilés et réformés ». Or vous savez, messieurs, que l'article 5 de la loi des pensions a déterminé les maladies contractées par un militaire ou aggravées au moment où il était en service. Ils sont considérés, jusqu'à preuve du contraire, comme ayant contracté leur infirmité dans le service.

**M. Henry Chéron.** Il s'agit des personnes protégées par la loi du 31 mars 1919.

**M. Mauger.** Quand j'ai parlé des réformés et mutilés, j'ai entendu comprendre ces éléments admis par l'article 5 de la loi des finances.

**M. le rapporteur général.** C'est entendu.

**M. le ministre.** Tous ceux qui sont détenteurs de la carte.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autres observations sur l'article 2?...  
Il est adopté.

« Art. 3. — Le produit du relèvement autorisé par la présente loi sera porté en recettes à un compte d'attente ouvert dans les écritures du Trésor.

« Il n'entrera pas en compte pour le calcul du produit net de l'exploitation, ni, éventuellement, pour la fixation de l'annuité de rachat prévue par l'article 37 du cahier des charges. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Seront imputées au débit de ce compte les insuffisances des produits de l'exploitation nécessaires pour couvrir indépendamment des dépenses d'exploitation proprement dite :

a) En ce qui concerne le réseau d'Etat, les charges résultant de l'application de la loi du 13 juillet 1911;

b) En ce qui concerne les réseaux exploités par les compagnies concessionnaires, les charges, prélèvements ou imputations prévus par les conventions en vigueur et par la loi du 26 décembre 1914.

« Les disponibilités du compte commun seront réparties, avant qu'il soit fait application du jeu de la garantie d'intérêts et de la loi du 26 décembre 1914, entre les réseaux déficitaires dans les conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique. S'il y a un excédent définitif pour l'exercice 1920 en cause, une loi spéciale fixera l'imputation du solde. Toutefois, la répartition de cet excédent n'aura lieu entre les réseaux qu'à compter du jour où sera voté par les Chambres le nouveau régime des réseaux de chemins de fer. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Le produit du relèvement autorisé par la présente loi ne sera pas passible des impôts sur les prix de transport établis par la loi du 29 juin 1918. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes est autorisé à approuver une convention à intervenir entre l'administration des postes et télégraphes et les administrations de chemins de fer en vue du relèvement, dans les proportions indiquées ci-dessus pour les tarifs de transport de marchandises, du tarif des colis postaux. Le produit de ce relèvement sera porté en recettes au compte d'attente institué par l'article 3 de la présente loi. »

La parole est à M. Pasquet.

**M. Pasquet.** Messieurs, je me suis mis d'accord avec la commission et je renonce à la parole.

**M. le président.** Je mets aux voix le texte de l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

**M. le président.** M. Dominique Delahaye propose d'ajouter *in fine* un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Ladite convention relèvera, dans la même proportion, le maximum des indemnités prévues pour la perte, l'avarie ou la spoliation des colis. »

La parole est à M. Dominique Delahaye.

**M. Dominique Delahaye.** Messieurs, le maximum de l'indemnité due pour perte, avarie ou spoliation est, en vertu de l'article 4 du décret du 5 septembre 1897, de 15, 25 ou 40 fr., suivant qu'il s'agit d'un colis de 3, 5 ou 10 kilogrammes.

Si ces indemnités maxima étaient généralement suffisantes pour couvrir le préjudice causé à l'ayant droit, elles ne le sont plus aujourd'hui en raison de la valeur de tous les produits qui, dans bien des cas, a quintuplé.

Il est donc équitable de relever le montant de ces indemnités dans les mêmes proportions que le relèvement des prix de transport.

On remarquera, d'ailleurs, que ces prix ont été déjà relevés de 15, 25 et 35 centimes, suivant le poids du colis, par une convention du 12 juin 1918, approuvée par la loi du 25 septembre suivant, sans qu'il y ait eu aggravation corrélative de la responsabilité des transporteurs.

Si l'on m'objectait que les indemnités maxima fixées pour les colis postaux, résultant d'une convention internationale, ne peuvent être modifiées que par une convention internationale, je répondrais que la convention internationale ne régit, à ce point de vue, que les colis internationaux.

Et cela est si vrai, que le Gouvernement a déposé, le 12 juin 1906 un projet de loi — il est sous mes yeux — ayant pour objet d'approuver une convention — que je pourrais également vous lire si vous l'exigez, mais j'en doute — convention conclue le 4 février précédent entre le ministre et les compagnies, ayant pour objet d'instituer une assurance contre le retard dans le transport des colis postaux.

M. Rivet, mon honorable collègue, a insisté dans le même sens que moi. M. Clavelle nous a dit que 100 millions de vols avaient été commis dans les réseaux : cela explique sans doute un peu la perte des colis postaux. Il ne s'agit pas que les compagnies tendent les deux mains quand il s'agit de recevoir, mais que, quand il s'agit de restituer ce qu'elles ont égaré ou ce qui a été volé chez elles, elles mettent les deux mains dans leurs poches. C'est une attitude qui ne peut être tolérée. Vous ne pouvez pas toujours augmenter le barème au profit de la partie prenante et ne pas le changer au profit de la partie donnanse; le souci de la justice commande donc que vous acceptiez mon amendement.

**M. le ministre.** Je suis heureux de pouvoir donner satisfaction à l'honorable M. Delahaye...

**M. Dominique Delahaye.** C'est bien la première fois!

**M. le ministre.** La convention qui est actuellement soumise à mon examen stipule un relèvement du minimum des indemnités dues en cas de perte et d'avarie.

Les maxima des indemnités nouvelles ne seront pas inférieures à :

30 fr. pour les colis de 0 à 3 kilos;  
55 fr. pour les colis de 3 à 5 kilos;  
85 fr. pour les colis de 5 à 10 kilos.

Il y a donc une majoration des indemnités dues pour perte ou avarie des colis postaux.

**M. Dominique Delahaye.** Dans ce cas, je retire mon amendement avec bonne grâce et remerciements.

**M. le président.** M. Dominique Delahaye ayant retiré son amendement, l'article 6 demeure adopté.

Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Dominique Delahaye.

**M. Dominique Delahaye.** Il est si extraordinaire que je me détermine à voter contre une pareille loi apportant aux réseaux ce que je voulais moi-même leur donner que je tiens à souligner ce geste qui, pour moi, est de nécessité.

Nous ne sommes pas divisés sur le quantum, les 2,401 millions à donner, puisque je vous ai proposé une méthode conduisant à peu près au même résultat, mais nous sommes divisés profondément sur les conséquences de la loi que vous allez voter. La considérant comme funeste, pensant à ce qu'a dit M. Lhopiteau, à ce qu'a dit M. Col-

son, à ce qu'a dit M. Alfred Picard, à ce qu'ont dit les hommes les plus autorisés, et me conformant à l'avis des chambres de commerce, je ne veux pas me borner à une abstention. En ce qui concerne le traité de paix, je vous ai dit pourquoi je m'étais abstenu, mais, cette fois, je ne m'abstien-drai pas, car, étant donné les inconvénients du texte que vous allez voter, j'espère qu'en raison de mon attitude énergique, vous voudrez bien plus tard, lorsqu'il vous faudra reviser et corriger cette loi, vous laisser plus facilement persuader par votre dévoué serviteur. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Charpentier. Je voudrais poser une question à M. le ministre des travaux publics à l'occasion de l'explication de mon vote. Je n'abuserai pas de la bienveillance du Sénat, l'heure tardive me commande d'être bref. Je le serai.

J'appelle l'attention de M. le ministre sur les travaux de destruction de voies ferrées établies par l'ennemi dans les régions qui ont été envahies, particulièrement dans le département des Ardennes, tout entier occupé pendant la durée des hostilités.

Ces lignes de chemins de fer construites dans un but stratégique peuvent aujourd'hui rendre d'inappréciables services au commerce, à l'industrie et surtout à la renaissance de nos malheureuses cités.

Les habitants des contrées où elles sont établies ne comprennent pas leur disparition, surtout au moment où les transports sont de plus en plus difficiles.

Des protestations se sont élevées à juste titre de la part des populations intéressées. Certains conseils municipaux ont pris des délibérations pour réclamer le maintien de ces lignes.

Rien, en effet, ne justifie leur destruction. Les travaux d'infrastructure et de superstructure exécutés par l'ennemi ont été robustement constitués. Ce n'est donc pas la crainte de voir des accidents se produire du fait de l'exploitation des réseaux créés. Si c'est parce que le concessionnaire exploitant ne s'est pas révélé, c'est probablement parce que des recherches n'ont pas été faites dans ce sens, à moins que ce ne soit pour ne pas désobliger, soit la compagnie de l'Est, soit la compagnie départementale ardennaise. Je ne veux point le croire.

Quel que soit le motif qui guide notre administration, monsieur le ministre, je demande et j'insiste, au nom des populations, pour que des instructions soient données, sans retard, en vue de surseoir à l'exécution de tout travail de destruction des lignes de chemins de fer dont je viens de parler. J'ai l'assurance que ces artères, en rayonnant sur les divers points du département où elles sont établies, aideront puissamment notre Ardennes à renaître et à reconquérir rapidement son ancienne et légitime prospérité (*Très bien !*)

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

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

M. le ministre. Je répondrai à l'honorable sénateur que, en tout cas, il n'a été procédé à aucun enlèvement de voie qu'après des enquêtes préalables. Néanmoins, je serais fort obligé à l'honorable sénateur de bien vouloir m'indiquer la ligne dont il est question, car il ne peut s'agir que d'un cas d'espèce, et je m'empresserai de faire faire immédiatement une nouvelle enquête sur les faits qu'il m'aura signalés.

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

M. Tissier. J'aurai le grand regret de ne

pouvoir voter la loi, malgré les explications et la bienveillance de M. le ministre des travaux publics, auquel j'aurais été heureux de donner satisfaction. Mais il y a dans cette loi certains points qui laissent à désirer. C'est ainsi, par exemple, que, pour les voyageurs, il n'a pas fait le calcul en tenant compte de la nécessité de rémunérer le transport réel.

Tout le monde sait, par exemple, qu'un voyageur de 1<sup>re</sup> classe coûte trois fois plus cher à transporter à la compagnie qu'un voyageur de 3<sup>e</sup>, et cependant on a augmenté, sur les tarifs du 15 avril 1918, les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe de 55 p. 100, pendant qu'on augmentait les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe de 53 p. 100.

Pour les marchandises on n'a pas fait, non plus, de différences entre la valeur des différents produits, en sorte que, pour les vins, par exemple, les vins de marque ne payeront pas plus cher à l'hectolitre que des vins de qualité courante, et comme, dans l'ensemble, les transports qui vont payer sont les transports des objets de consommation, il va s'ensuivre que ceux qui vont supporter l'augmentation du coût de cette consommation c'est la classe des consommateurs modestes. La répercussion qui se produira et qu'on estime être de deux milliards et demi va s'augmenter des dépenses relatives aux voyageurs de commerce, et, d'une façon générale, des dépenses de toute nature.

On a dit qu'il y avait toujours une exagération dans l'augmentation des impôts. Mais on a oublié de dire également que, comme, à l'heure actuelle, les transports ne sont pas réguliers et que, par exemple, pour les transports qui vont aux Halles, pour toutes les marchandises périssables, légumes et primeurs, bien des marchandises arrivent, par suite du retard des trains, dans des conditions telles qu'on doit les vendre à des prix très inférieurs au prix de transport.

Il faudra donc que l'expéditeur majeure son prix de vente, non pas seulement du prix du transport, si le transport se faisait dans d'autres conditions, mais de ce qu'il aura été obligé de payer du fait de la diminution de la valeur de la marchandise par suite des retards des trains. On peut donc dire que ce n'est pas 2 ou 3 milliards dont sera grevée l'existence, mais au moins de 5 milliards.

En face de ces 5 milliards qu'on donne aux compagnies et qui vont faire augmenter la vie dans des proportions importantes, qu'apporte-t-on, quelles sont les garanties, quels sont les droits du ministre pour obliger les compagnies à réaliser les réformes nécessaires ? Quel est le programme de l'augmentation des transports ? Car, enfin, je ne nie pas, personnellement, la nécessité d'accorder aux compagnies des relèvements de tarifs ; mais, puisque cela va se traduire par une augmentation importante du coût de la vie, on aurait dû essayer d'obtenir, en compensation, une diminution progressive du prix de la vie par un accroissement des moyens de transport. Or, on ne fait rien, il n'y a pas de programme. En regard de ces 5 milliards d'augmentation pour les contribuables, que donne-t-on aux consommateurs ? Rien, pas de nouvelles forces pour le ministre, qui n'a que le droit de publier des circulaires, que les compagnies respectent ou ne respectent pas, comme elles le font journellement.

Dans ces conditions, je trouve que la loi n'offre aucune garantie au contribuable, qu'elle va occasionner une nouvelle augmentation de la cherté de la vie sans aucune compensation : je ne peux donc lui donner mon approbation. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

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

Il a été déposé sur le bureau une demande de scrutin.

Elle est signée de MM. Mauger, Reynaud, Chabert, Cuminal, Loubet, Pelisse, Foucher, Régnier, Stuhl, Peyronnet, Milan, Crémieux, Doumergue, Roustau, Sarraut, Desgranges, Cazelles, Marraud, Chalamet, Pasquet et Butterlin.

Il va être procédé au scrutin.

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

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

|                        |     |
|------------------------|-----|
| Nombre de votants..... | 258 |
| Majorité absolue.....  | 130 |
| Pour.....              | 227 |
| Contre.....            | 31  |

Le Sénat a adopté.

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

M. le président. Je propose au Sénat de se réunir en séance publique mardi prochain, 17 courant, à quatorze heures, avec l'ordre du jour suivant :

Vérification de pouvoirs.

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-neuf heures trente-cinq minutes.)

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

#### QUESTIONS ÉCRITES

Application de l'article 80 du règlement, modifié par la résolution du 7 décembre 1911 et ainsi conçu :

« Art. 80. — Tout sénateur peut poser à un ministre des questions écrites ou orales. »

« Les questions écrites, sommairement rédigées, sont remises au président du Sénat. »

« Dans les huit jours qui suivent leur dépôt, elles doivent être imprimées au Journal officiel avec les réponses faites par les ministres. Elles ne feront pas l'objet d'une publication spéciale. »

« Les ministres ont la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse... »

3046. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 11 février 1920, par M. Gaston Doumergue, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre à quel taux doivent être payées les primes mensuelles supplémentaires dues à des militaires d'une unité (non endivisionnée) de travailleurs armés, qui a fait constamment des travaux dans la zone des armées, principalement dans la zone de l'avant.

3047. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 14 février 1920, par M. Gaston Doumergue, sénateur, demandant à M. le ministre des travaux publics et de la marine marchande pour quelles raisons le tableau général d'avancement du personnel civil temporaire des services extérieurs des transports maritimes — visé à l'article 7 de l'arrêté du 23 janvier 1919 — n'a pas paru et pourquoi, lors d'une vacance récente à Marseille, le titulaire a été choisi en dehors des chefs de service alors en fonctions.

#### RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

2998. — M. de Lubersac, sénateur, demande à M. le ministre de la reconstitution et des

régions libérées que des avances soient accordées au propriétaire, bien qu'il ne soit pas horticulteur, pour la remise en état de productivité de son jardin ou de sa terre plantée en arbres fruitiers. (Question du 4 février 1920.)

Réponse. — Rien ne s'oppose à ce que des avances soient attribuées aux propriétaires cultivant eux-mêmes un jardin ou un verger pour les besoins de leur famille, sous réserve de justifications analogues à celles qui sont exigées des horticulteurs en ce qui concerne les frais de mise en état de productivité de ces exploitations.

2999. — M. de Lubersac, sénateur, demande à M. le ministre de la reconstitution et des régions libérées quelle situation est faite au ressortissant d'un pays neutre en ce qui concerne les dommages qu'il a subis en France du fait de la guerre. (Question du 4 février 1920.)

Réponse. — En vertu de l'article 3, paragraphe 4, de la loi du 17 avril 1919, le droit à réparation n'est ouvert aux étrangers en France que si un traité a été conclu à ce sujet entre notre pays et l'Etat dont ils relèvent. Jusqu'à présent, aucune convention de ce genre n'a été conclue avec des Etats neutres.

Toutefois, à titre purement conservatoire, les étrangers sont admis à faire constater et évaluer les dommages dont ils ont souffert dans les mêmes conditions que nos nationaux.

3008. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 5 février 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

3015. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 6 février 1920, par M. Bouveri, sénateur.

3016. — M. de Lubersac, sénateur, demande à M. le ministre des régions libérées si les centres de rassemblement, qui permettent aux transports de marchandises de se faire par rames, vont être supprimés, sous prétexte que le ministère des régions libérées a une indemnité à payer aux compagnies, alors que cette indemnité vient en déduction des sommes que les compagnies recouvrent de l'Etat au titre de la garantie d'intérêt. (Question du 6 février 1920.)

Réponse. — Le décret du 15 octobre 1919 ayant accordé la priorité aux transports de toute nature inscrits aux programmes du ministère des régions libérées et procuré ainsi les moyens efficaces d'assurer les transports particulièrement urgents, les centres de rassemblement n'ont plus la même raison d'être que lors de leur création, en juillet 1919.

Leur coexistence avec le régime des programmes a d'ailleurs fréquemment pour résultat de créer des confusions dans l'esprit des agents des gares et de retarder la fourniture des wagons.

Enfin, l'escalade au centre de rassemblement occasionne, par le fait du jeu de la différenciation des tarifs dont la base kilométrique décroît à mesure que la distance augmente, un supplément des frais de transport pouvant atteindre actuellement 200.000 fr. par mois et prochainement plus du double.

3017. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 6 février 1920, par M. Pierre Bergez, sénateur.

Ordre du jour du mardi 17 février.

A quatorze heures. — Séance publique :  
Vérification de pouvoirs.

## Annexes au procès-verbal de la séance du 14 février 1920.

### (SCRUTIN N° 2)

Sur l'amendement de M. Gaston Doumergue et plusieurs de ses collègues à l'article 1<sup>er</sup> 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.

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Nombre des votants..... | 254 |
| Majorité absolue.....   | 123 |
| Pour l'adoption.....    | 92  |
| Contre.....             | 162 |

Le Sénat n'a pas adopté.

### ONT VOTÉ POUR :

MM. Albert (François). Andrieu.  
Babin-Chevaye. Besnard (René). Baignan.  
Bodinier. Bonnelat. Bouveri. Brocard. Buhan.  
Butterlin.  
Cannac. Carrère. Gastillard. Cazelles.  
Chalanet. Charles Chabert. Chastenot (Guillaume). Chautemps (Alphonse). Clémentel.  
Codet (Jean). Cosnier. Courrégelougue. Grémieux (Fernand). Cuminal. Cutilli.  
Daudé. David (Fernand). Delahaye (Dominique). Delahaye (Jules). Doumergue (Gaston). Drivet. Duchéin.  
Eymery.  
Fernand Merlin. Fontanille. Foucher.  
Fournent. François-Saint-Maur.  
Gallet. Gauthier. Gentil. Grosjean.  
Joseph Reynaud.  
La Batut (de). Laboulbène. Larère. Lavrignais (de). Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Linnouzaïn-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Loubet (J.). Louis David. Louis Soulié.  
Machet. Marraud. Martin (Louis). Mascant. Manger. Mazurier. Milan. Monsservin. Mony. Monzie (de).  
Pams (Jules). Pasquet. Paul Pelisse. Perchot. Perdrix. Philpot. Philip. Pottevin. Pouille.  
Renaudat. René Renoult. Rivet (Gustave). Roche. Rouby. Rougé (de). Roustan.  
Sarraut (Maurice). Schrameck. Serre. Simonet.  
Thiery (Laurent). Tissier. Trouvé.  
Vayssière. Vidal de Saint-Urbain. Vieu. Villar (Edouard).

### ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Albert Peyronnet. Alfred Brard. Alsace (comte d'). prince d'Hénin. Amic.  
Bachelet. Beaumont. Berscz. Berthelot. Bienvenu Martin. Billiet. Blanc. Boivin-Champeaux. Bollet. Bompard. Bony-Cisterne. Bouclot. Boudenoot. Bourgeois (général). Brager de La Ville-Moysan. Brangier. Brindeau. Bussy.  
Catalogne. Cauvin. Charles-Dupuy. Chauveau. Chénobenoit. Chéron (Henry). Choquet. Clavelle. Coignet. Colin (Maurice). Collin. Combes. Cordelet.  
Damecour. Dausset. Debierre. Defumade. Debove. Dellestable. Deloncle (Charles). Delpierre. Denis (Gustave). Desgranges. Donon. Doumer (Paul). Dron. Dudouyt. Duplantier. Duquaire.  
Eccard. Elva (comte d'). Enjolras. Estournelles de Constant (d'). Etienne. Eugène Chanal.  
Faisans. Félix Martin. Fenoux. Fleury (Paul). Fortin. Foulhy.  
Gabrielli. Garnier. Gauvin. Georges Berthoulat. Gerbe. Gomot. Gouge. Gourju. Gras. Grosdidier. Guillois. Guilloteaux.  
Hayez. Helmer. Herve. Hirschauer (général). Hugues Le Roux. Humblot.  
Imbart de la Tour.  
Jénouvrier.

Lafferre. Las Cases (Emmanuel de). Le Barillier. Lebert. Lebrun (Albert). Le Glos. Le Mars. Lemarié. Lémery. Leneveu. Lévy (Raphaël-Georges). Lhopiteau. Lubersac (de). Lucien Cornet.

Magny. Marangot. Marguerie (marquis de). Marsot. Martell. Martinet. Mascaraud. Massé (Alfred). Maurice Guesnier. Méline. Menier (Gaston). Michaut. Michel (Louis). Milliard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Monfeullart. Monnier. Mulac.

Noël. Nouhens.

Ordinaire (Maurice).

Paul Strauss. Pédebidou. Penancier. Pérès. Perreau. Pichery. Pierrin. Pichon (lieutenant-colonel). Poisson. Pol-Chevalier. Porteu. Potié.

Quesnel. Quilliard.

Rabier. Ranson. Ratier (Antony). Régismanset. Régnier (Marcel). Reynald. Ribière. Ribot. Richard. Riotteau. Roland (Léon). Rouland. Roy (Henri). Royneau. Ruffier.

Sabaterie. Saint-Quentin (comte de). Sauvay. Savary. Scheurer. Selves (de). Steeg (T.). Stuhl (colonel).

Tausslieb (général). Thuillier-Buridard. Tournon. Trystram.

Villiers. Vinet.

### N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Auber.  
Bérard (Alexandre). Bérard (Victor). Berger (Pierre). Bourgeois (Léon). Bussière.  
Charpentier. Cruppi.  
Daraigne. Delsor. Diébolt-Weber. Dubost (Antonin). Dupuy (Paul).  
Ermant.  
Farjon. Flandin (Etienne).  
Gaudin de Villaine. Gegauft. Gérard (Albert). Guiller.  
Henri Michel. Henry Béranger. Héry. Hubert (Lucien).  
Jeanneney. Jonnart. Jossot. Jouis.  
Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).  
Lamarzelle (de). Landemont (de). Landrodie. Lederlin. Léon Perrier. Limon.  
Maurin. Mazière. Mollard. Montaigu (de). Morand.  
Peytral (Victor). Poincaré (Raymond). Réveillaud (Eugène).  
Tréveneuc (comte de).  
Vallier.  
Weiller (Lazare).

### N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

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

MM. Cadilhon.  
Goy.  
Morel (Jean).  
Peschaud.

### ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Artaud.  
Flaissières.  
Oriot.  
Penanros (de). Pichon (Stephen). Pomereu (de).

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Nombre des votants..... | 285 |
| Majorité absolue.....   | 143 |
| Pour l'adoption.....    | 108 |
| Contre.....             | 177 |

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



## SCRUTIN (N° 3)

Sur l'amendement de MM. Régner (Marcel), Albert Peyronnet, Beaumont et Clémentel à l'article 1<sup>er</sup> 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.

Nombre des votants..... 254  
Majorité absolue..... 128

Pour l'adoption..... 71  
Contre..... 183

Le Sénat n'a pas adopté.

## ONT VOTÉ POUR :

MM. Albert (François). Albert Peyronnet. Andrieu.  
Beaumont. Besnard (René). Bodinier. Bonnelat. Bouveri.  
Cannac. Carrère. Cazelles. Charles Chabert. Chauteemps (Alphonse). Chéron (Henry). Clémentel. Codet (Jean). Cosnier. Crémieux (Fernand). Cruppi.  
Daudé. David (Fernand). Delahaye (Dominique). Delahaye (Jules). Doumergue (Gaston). Drivet.  
Fernand Merlin. Fontanille. Foucher. Fourment.  
Gallet. Gaudin de Villaine. Gauthier. Genil.  
Joseph Reynaud.  
Laboulbène. Lavrignais (de). Lebrun (Albert). Lémery. Le Roux (Paul). Leygue (Honoré). Limouzain-Laplanche. Loubet (J.). Louis Soulié.  
Machet. Martin (Louis). Masclanis. Mager. Mazurier. Michel (Louis). Milan. Monzie (de). Morand.  
Pasquet. Paul Pelisse. Perchot. Perdrix. Philip. Pouille.  
Régner (Marcel). Rivet (Gustave). Roche. Rouby. Rougé (de). Roustan.  
Sarraut (Maurice). Schrameck. Serre.  
Thiéry (Laurent). Tissier. Trouvé.  
Vieu.

## ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Alfred Brard. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Amic.  
Bachelet. Berger (Pierre). Bersez. Berthelot. Bienvenu Martin. Billiet. Blagnan. Blanc. Boivin-Champeaux. Bollet. Bony-Cisternes. Bouctot. Boudenoot. Brager de La Ville-Moisan. Brangier. Brindeau. Brocard. Buhan. Bussiére. Bussy. Butterlin.  
Castillard. Catalogne. Cauvin. Chalamet. Charles-Dupuy. Chastenot (Guillaume). Chauveau. Chênebenoit. Chomet. Claveille. Coignet. Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courrégé-longue. Cuminal. Cuttoli.  
Damecour. Dausset. Debie rre. Defumade. Dehove. Dellestable. Deloncle (Charles). Delpierre. Denis (Gustave). Desgranges. Donon. Doumer (Paul). Dron. Duchain. Dudouyt. Duplantier. Duquaire.  
Elva (comte d'). Ermant. Estournelles de Constant (d'). Etienne. Eymery.  
Faisans. Félix Martin. Fenoux. Fleury (Paul). Fortin. Foulhy.  
Gabrielli. Garnier. Gauvin. Georges Berthoulat. Gerbe. Gomot. Gouge. Gourju. Gras. Grosdidier. Grosjean. Guiller. Guillois. Guilloteaux.  
Hayez. Henri Michel. Henry Béranger. Hervey. Héry. Hugues Le Roux. Humblot.  
Imbart de la Tour.  
Jénouvrier. Jonnart.  
La Batut (de). Lafferre. Landrodié. Las Cases (Emmanuel de). Le Barillier. Lebert. Leglos. Le Hars. Lemarié. Lémery. Leneveu. Léon Perrier. Lévy (Raphaël-Georges). Lhopiteau. Lintilhac (Eugène). Louis David. Lubersac (de). Lucien Cornet.

Magny. Maranget. Marraud. Marsot. Martell. Martinet. Mascaraud. Massé (Alfred). Maurice Guesnier. Mazière. Méline. Menier (Gaston). Michaut. Millard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Monfeullart. Monnier. Monsservin. Mony. Mulac.

Noël. Noulens.  
Ordinaire (Maurice).  
Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penancier. Pérès. Perreau. Philipot. Pichery. Pierrin. Pichon (lieutenant-colonel). Poirson. Pol-Chevalier. Porteu. Potié. Pottevin.

Quesnel. Quilliard.  
Rabier. Ranson. Ratier (Antony). Régismanset. Renaudat. Réveillaud (Eugène). Reynald. Ribière. Ribot. Richard. Riotteau. Roland (Léon). Rouland. Roy (Henry). Royneau. Ruffier.

Sabaterie. Saint-Quentin (comte de). Sauvan. Savary. Selves (de). Simonet. Steeg (T.).  
Tauflieb (général). Thuillier-Buridard. Trouron. Trystram.

Vallier. Vayssiére. Vidal de Saint-Urbain. Vilar (Edouard). Villiers. Vinet.

## N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Auber.  
Babin-Chevaye. Bérard (Victor). Bompard. Bourgeois (général). Bourgeois (Léon). Brocard.  
Charpentier. Collin.  
Daraigne. Delsor. Diébolt-Weber. Dubost (Antonin). Dupuy (Paul).  
Eccard. Enjolras. Eugène Chanal.  
Farjon. Flandin (Etienne). François Saint-Maur.  
Gegauff. Gérard (Albert).  
Helmer. Hirschauer (général). Hubert (Lucien).  
Janneneu. Jossot. Jouis.  
Kéranflec'h (de). Kérouartz (de).  
Lamarzelle (de). Landemont (de). Larère. Lederlin. Limon.  
Marguerie (marquis de). Maurin. Mollard. Montaigu (de).  
Peytral (Victor). Poincaré (Raymond).  
René Renoult.  
Scheurer. Stuhl (colonel).  
Tréveneuc (comte de).  
Weiller (Lazare).

## N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

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

MM. Cadilhon.  
Goy.  
Jean Morel.  
Peschaud.

## ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Artaud.  
Flaissières.  
Oriot.  
Pénanros (de). Pichon (Stephen). Pome-reu (de).

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 272  
Majorité absolue..... 137  
Pour l'adoption..... 79  
Contre..... 193

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

## SCRUTIN (N° 4)

Sur l'ensemble 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.

Nombre des votants..... 244  
Majorité absolue..... 123

Pour l'adoption..... 217  
Contre..... 27

Le Sénat a adopté.

## ONT VOTÉ POUR :

MM. Alfred Brard. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Amic.

Bachelet. Berger (Pierre). Bersez. Berthelot. Bienvenu Martin. Billiet. Blagnan. Blanc. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bompard. Bonnelat. Bony-Cisternes. Bouctot. Boudenoot. Bourgeois (général). Brangier. Brindeau. Buhan. Bussiére. Bussy. Butterlin.

Cannac. Castillard. Catalogne. Cauvin. Chalamet. Charles-Dupuy. Charpentier. Chastenot (Guillaume). Chauveau. Chênebenoit. Chomet. Claveille. Codet (Jean). Coignet. Colin (Maurice). Collin. Combes. Cordelet. Courrégé-longue. Cuminal. Cuttoli.

Damecour. Daudé. Dausset. David (Fernand). Debie rre. Defumade. Dellestable. Deloncle (Charles). Delpierre. Denis (Gustave). Desgranges. Donon. Doumer (Paul). Dron. Duchain. Dudouyt. Duplantier. Duquaire.

Eccard. Elva (comte d'). Ermant. Estournelles de Constant (d'). Etienne. Eugène Chanal. Eymery.

Faisans. Félix Martin. Fenoux. Fleury (Paul). Fortin. Foulhy.

Gabrielli. Gallet. Garnier. Gauvin. Gentil. Georges Berthoulat. Gérard (Albert). Gerbe. Gomot. Gouge. Gourju. Gras. Grosdidier. Grosjean. Guiller. Guillois. Guilloteaux.

Hayez. Holme. Henri Michel. Henry Béranger. Hervey. Héry. Hirschauer (général). Hubert (Lucien). Hugues Le Roux. Humblot.

Imbart de la Tour.  
Jénouvrier. Jonnart.

La Batut (de). Landrodié. Las Cases (Emmanuel de). Lavrignais (de). Le Barillier. Lebert. Lebrun (Albert). Leglos. Le Hars. Lemarié. Lémery. Leneveu. Léon Perrier. Le Roux (Paul). Lévy (Raphaël-Georges). Leygue (Honoré). Lhopiteau. Limouzain-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Louis David. Lubersac (de). Lucien Cornet.

Machet. Magny. Maranget. Marguerie (marquis de). Marraud. Marsot. Martell. Martinet. Mascaraud. Massé (Alfred). Maurice Guesnier. Mazière. Mazurier. Méline. Menier (Gaston). Michaut. Michel (Louis). Milan. Millard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Monfeullart. Monnier. Monsservin. Mony. Morand. Mulac.

Noël. Noulens.  
Ordinaire (Maurice).

Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Penancier. Pérès. Perreau. Philipot. Pichery. Pierrin. Pichon (lieutenant-colonel). Poirson. Pol-Chevalier. Porteu. Potié. Pottevin.

Quesnel. Quilliard.

Rabier. Ranson. Ratier (Antony). Régismanset. Renaudat. Réveillaud (Eugène). Reynald. Ribière. Ribot. Richard. Riotteau. Rivet (Gustave). Roche. Roland (Léon). Rouby. Rougé (de). Rouland. Roy (Henry). Royneau. Ruffier.

Sabaterie. Saint-Quentin (comte de). Sauvan. Savary. Scheurer. Selves (de). Simonet. Steeg (T.). Stuhl (colonel).

Tauflieb (général). Thuillier-Buridard. Trouron. Trouvé. Trystram.

Vallier. Vayssiére. Vidal de Saint-Urbain. Vilar (Edouard). Villiers. Vinet.

## ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Bouveri.  
Charles Chabert. Cosnier.  
Delahaye (Dominique). Delahaye (Jules). Drivet.

Fernand Merlin. Fontanille. Fourment.  
Gauthier.  
Joseph Reynaud.  
Lafferre. Larère. Loubet (J.). Louis Soulié.  
Martin (Louis). Monzie (de).  
Pasquet. Paul Pelisse. Perchot. Perdrix.  
Roustan.  
Sarraud (Maurice). Schrameck. Serre.  
Thiéry (Laurent). Tissier.

## N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Albert (François). Albert Peyronnet.  
Andrieu. Auber.

Babin-Chevaye. Beaumont. Bérard (Alexandre). Bérard (Victor). Besnard (René). Bourgeois (Léon). Brager de La Ville-Moysan. Brocard.

Carrère. Cazelles. Chautemps (Alphonse). Chéron (Henry). Clémentel. Crémieux (Fernand). Cruppi.

Daraignez. Debove. Delsor. Diébolt-Weber. Doumergue (Gaston). Dubost (Antoine). Dupuy (Paul).

Enjolras.  
Farjon. Flandin (Etienne). Foucher. François-Saint-Maur.  
Gaudin de Villaine. Gegauff.  
Jeanneney. Jossot. Jouis.  
Kéranfle'h (de). Kérourartz (de).  
Laboulbène. Lamarzelle (de). Landemont (de). Lederlin. Limon.  
Masclanis. Mauger. Maurin. Mollard. Montaigu (de).  
Peytral (Victor). Philip. Poincaré Raymond. Pouille.  
Régnier (Marcel). René Renoult.  
Tréveneuc (comte de).  
Vieu.  
Weiller (Lazare).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE  
comme s'étant excusés de ne pouvoir assister  
à la séance :

MM. Cadilhon.  
Goy.

Jean Morel.  
Peschaud.

## ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Artaud.  
Flaissières.  
Oriot.  
Penanros (de). Pichon (Stephen). Pomeyreu (de).

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 253  
Majorité absolue..... 130

Pour l'adoption..... 227  
Contre..... 31

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