

116

Chemins de fer

M<sup>in</sup> le ministre des Travaux publics  
le 5/Secret. d'Etat.

Commissions de l'armée

h

des chemins de fer

Séance du 5 décembre 1918.

COMMISSIONS DE L'ARMÉE  
& DES CHEMINS DE FER

Séance du jeudi 5 décembre 1918

A seize heures cinq minutes sont introduits:

MMrs CLAVEILLE, ministre des travaux publics et des transports  
CELS, sous-secrétaire d'Etat au ministère des travaux pu-  
bliés et des transports.

M. LE PRESIDENT - Nous remercions Mr le ministre et Mr le sous-secrétaire d'Etat d'avoir bien voulu répondre à la convocation que nous leur avons adressée. Je leur rappelle que le point principal sur lequel la Commission serait heureuse d'entendre leurs explications est celui qui a trait à l'exécution de l'armistice, en ce qui concerne la livraison du matériel roulant prévu par les Allemands: nous voudrions savoir ce qui a été livré, ce qui va être livré et comment se feront les livraisons de ce matériel et également quelle sera l'utilisation de ce matériel, quelle quantité de ce matériel reviendra à la France et, sur le matériel livré à la France, combien il en sera donné au réseau du Nord et à celui de l'Est et combien aux autres réseaux; nous voudrions également savoir comment, sur les autres réseaux, l'œuvre que Mr le ministre a indiqué comme devant être le résultat du concours apporté par les Américains. Nous pensons que cette œuvre a été déjà commencée: nous demandons dans quelle mesure ce concours

a été commencé et dans quelle mesure il reste à réaliser.

Tels sont, monsieur le ministre, les principaux points sur lesquels nous désirons recevoir vos explications, quitte à vous demander ensuite aux questions qui pourront vous être posées par nos collègues.

M. LE MINISTRE - Messieurs, la première question posée par Mr le président vise l'exécution de l'armistice en ce qui concerne les livraisons de matériel allemand.

Je ne rappellerai pas les termes des clauses de l'armistice relatives à la livraison par l'Allemagne de 5 000 locomotives et de 150 000 wagons, mais je suis obligé de dire tout de suite quel est mon rôle en la circonstance.

L'exécution de l'armistice est tout entière sous les ordres exclusivement du maréchal Foch; d'autre part, les lois et règlements en vigueur ne donnent, paraît-il, au ministre des travaux publics aucun droit d'intervenir au-delà de la frontière française, telle qu'elle était tracée le 1 août 1914. Le résultat c'est que, actuellement, je n'ai absolument rien à voir en Alsace et en Lorraine, en Belgique, en Luxembourg et dans le Palatinat. La question a été discutée et l'on est arrivé à la constatation que je viens de faire: mon rôle s'arrête à la frontière...

M. PAUL DOUMER - Comment! on vous a dit cela !

M. LE MINISTRE - Messieurs, vous tirerez de ce que je dis telles conclusions qu'il conviendra; mais je vous expose la situation telle qu'elle est.

Ainsi donc, tout ce que je vais dire le sera à titre officieux, à titre personnel. Je suis allé à Metz, à Bruxelles, comme vous le savez, mais en quelque sorte comme un touriste. Personne ne m'a empêché de passer, bien entendu, mais dans ces voyages, je n'ai exercé aucun mandat officiel.

J'ai constaté que l'exploitation des chemins de fer d'Alsace Lorraine est faite par une commission militaire dans laquelle figure un technicien sur le choix duquel j'ai pourtant été consulté, mais qui fonctionne en dehors de moi et à qui je n'ai pas d'instructions à donner.

Dans le Palatinat, l'exploitation est assurée par une commission interalliée, composée de Français, d'Anglais et d'Américains, présidée par un colonel mais à qui je n'ai non plus aucune instruction à donner.

En ce qui concerne la livraison du matériel, l'Allemagne, vous le savez, doit remettre 5 000 locomotives et 150 000 wagons: le commandement a pensé qu'à titre provisoire au moins, il fallait donner 2000 locomotives aux Français et 3 000 aux Belges; c'est d'ailleurs, vous le savez aussi, la Belgique qui a perdu le plus de matériel; ses pertes s'élevaient à 2 200 locomotives et 80 000 wagons, tandis que nous n'avons perdu, nous, que 83 locomotives et 50 000 wagons.

Sur les 150 000 wagons, 70 000 seront remis à la France et 80 000 à la Belgique.

Le commandement a également décidé que le matériel allemand serait reçu par deux commissions ayant à leur tête des colonels français et siégeant l'une à Metz, l'autre à Bruxelles. Je suis allé, comme un simple particulier, causer avec

avec ces commissions et j'ai pu constater qu'elles commençaient à recevoir du matériel; mais à l'heure actuelle, si je me place sur le terrain pratique, en envisageant la France telle qu'elle était limitée au début des opérations, je constate qu'à la date d'aujourd'hui, 5 décembre au matin, la France a reçu en tout et pour tout 12 voitures à voyageurs; elle n'a reçu aucune locomotive, aucun wagon allemand.

Hier, je me suis présenté devant la commission des travaux publics de la Chambre des députés qui me posait les mêmes questions que la commission sénatoriale: j'ai du lui déclarer que je n'avais encore rien reçu; c'était exact. Les voitures à voyageurs dont je parle n'ont été livrées que ce matin.

Ceci dit pour un des côtés de la question, il en est un autre qui n'est pas plus négligeable. Depuis que les armées ont avancé en Alsace, en Lorraine, en Allemagne, jusqu'à Trêves, la France a fourni une quantité formidable de matériel. Cela se comprend du reste: il faut ravitailler les armées en campagne. Le dernier inventaire que j'aie reçu est du 23 novembre: à cette date, on constatait que le nombre des wagons français qui avaient passé la frontière, qui avaient disparu du réseau français, était déjà de 20 000; aujourd'hui, le nombre des wagons passés de l'autre côté de la frontière de 1914 est certainement de 30 000.

Voilà donc brutalement les faits: depuis la conclusion de l'armistice, j'ai reçu 12 voitures à voyageurs, pas un wagon, pas une locomotive; j'ai perdu 30 000 wagons. Je

reconnais que ces wagons servent aux besoins des armées françaises et alliées.....

M. DEBIERRE - Ils sont tout de même perdus pour l'intérieur.

M. LE MINISTRE - J'étais ces jours derniers à Metz: je fus frappé de reconnaître sur toutes les voies de superbes wagons français du P.L.M., du P.O., de l'Etat, du Midi; et puis, je voyais, à côté, de magnifiques wagons allemands, les uns vides, les autres pleins encore de munitions...

De même, à Bruxelles, j'ai vu, à la gare du Nord et à la gare du Midi, un grand nombre de wagons français: il y a là une armée française, dont le quartier général est à Tivoli (? près de Bruxelles et qui a besoin de ravitaillement et pour laquelle ce sont aussi nos wagons qui servent.

Ainsi donc, à l'heure actuelle, la balance se traduit par un déficit de 30 000 wagons. J'espère, d'ailleurs, que nous sommes arrivés au maximum et que ces jours-ci nous verrons le matériel allemand arriver et que la balance se traduira alors par des augmentations.; si au fur et à mesure que les lignes de communication s'allongent je ne devais pas recevoir de matériel roulant supplémentaire, la situation irait encore en s'aggravant.

En ce qui concerne l'état du matériel allemand, je ne puis donner que des impressions: je ne l'ai pas examiné en détail.

En fait, les Allemands ont abandonné des quantités

formidables de matériel roulant; en Belgique, on ne peut pas passer sur les voies ferrées parce qu'elles sont démolies, mais partout, on rencontre des kilomètres de matériel roulant, locomotives et wagons. J'en ai vu des dizaines de mille. Une partie de ce matériel semble en bon état; cependant, quand on le regarde en technicien et non plus en simple spectateur, on constate que ce matériel a été laissé n'importe comment. Les Allemands ont été horriblement gênés dans les derniers jours qui ont précédé l'armistice; ils l'ont d'ailleurs déclaré de la façon la plus catégorique au maréchal Foch. Aussi ~~bien~~ pouvons-nous en rendre compte rien qu'en constatant le désordre dans lequel ils ont tout laissé pêle-mêle: munitions, ravitaillement, charbons, wagons vides, couverts ou non; c'est un désarroi complet.

J'ai aussi vu, à Bruxelles Nord, des locomotives allemandes; j'ai eu l'impression que beaucoup n'étaient pas en état de rouler, mais qu'il suffirait de quelques petites réparations pour les remettre en état de fonctionner. Ce qui manquait le plus, dans ces derniers temps, c'était la graisse et l'huile: c'est visible. Nous avons de l'huile, nous: quand ces machines pourront nous être livrées, nous pourrions rapidement les mettre en service, car au point de vue mécanique, elles ne semblent pas en mauvaise condition. Les foyers paraissent bien défectueux, parce qu'on a enlevé le cuivre pour y substituer des tubes en acier, c'est fait un peu n'importe comment; mais après passage aux ateliers, je le répète, on pourra rapidement mettre ces locomotives en service.

A Metz Sablons, j'ai rencontré un chef de dépôt allemand qui a été très correct, qui a répondu à toutes mes questions comme si j'étais son supérieur hiérarchique. De ses explications, j'ai conclu qu'il y avait en Alsace à peu près un tiers du matériel immobilisé, alors que, chez nous, cette proportion de locomotives immobilisées ne dépasse pas 15 %: c'est dire l'état lamentable dans lequel se trouve le matériel allemand. Mais toutes ces locomotives allemandes sont très belles, ce sont des machines à quatre et cinq essieux couplés: quand elles auront été remises en état, elles nous feront un bon service.

Donc, en ce qui concerne le matériel roulant, je n'en ai pas encore reçu: j'espère en avoir bientôt. Quand nous aurons reçu les 2 000 locomotives et les 70 000 ~~wagons~~ wagons qui nous sont dus et qui nous sont promis, dans un temps plus ou moins long, suivant les possibilités de réparation, nous pourrions en tirer des résultats excellents. Malheureusement, ce matériel n'est pas encore à notre disposition et nous sommes obligés de vivre en l'attendant.

On fait en ce moment l'inventaire des wagons: j'ai écrit au maréchal Foch à ce sujet, car j'ai constaté que les Allemands avaient apporté, dans cette ~~fa~~ affaire comme dans beaucoup d'autres, un esprit de méthode extraordinaire. J'ai constaté, en effet, qu'on avait eu le temps d'immatriculer très proprement les wagons volés à la Belgique et à la France et d'en dresser un état comme s'il avait été acheté à un constructeur; on voit sur tous les wagons ces mots: "Direction des chemins de fer allemands", "suivis des lettres de séries et



des numéros.

Dans ces conditions, j'ai demandé au maréchal Foch qu'il exige des Allemands l'inventaire détaillé qu'ils ont dressé pour l'ensemble de ce matériel; j'avais déjà d'ailleurs laissé entendre que nous l'avions.

J'ai constaté aussi que les Allemands savent exactement les matériels qu'ils ont abandonné: en voici une preuve.

J'ai vu, dans la gare d'Auboué (?) dans la région de Briey, un grand nombre de wagons en parfait état chargés encore de minerai à destination de l'Allemagne. En causant avec le directeur de l'usine qui est resté sur place pendant quatre ans d'occupation, je lui disais: "Cela a du beaucoup ennuyer les Allemands d'abandonner ce matériel?" - "Oui, dit-il, mais ils ont laissé un fonctionnaire des chemins de fer qui avait dressé l'inventaire du matériel et qui est resté ici en laissant partir les armées allemandes." Je vis ensuite ce fonctionnaire et lui demandai ce qu'il attendait; il me répondit: "J'attends de recevoir une autorité française à qui je remettrai l'inventaire du matériel que nous laissons.

Ainsi donc, dans la discussion des préliminaires de paix, ils vont nous ressortir l'état exact du matériel qu'ils ont laissé sur les voies en un désordre plus apparent que réel.

M. PAUL DOUMER - Ce matériel dont vous parlez fait partie des 150 000 wagons à livrer.

M. LE MINISTRE - C'est à dire que lorsque nous de-

manderons à l'Allemagne de livrer le matériel dû, elle nous dira, avec preuves à l'appui, qu'elle en a laissé 80 000 wagons, par exemple, sur les voies françaises, et que, par suite elle ne nous en doit plus que 80 000.

En présence de ces constatations, j'ai donc écrit au maréchal Foch pour lui signaler qu'il était indispensable que nous apportions le même soin à prendre livraison du matériel: je sais qu'il a donné déjà des instructions utiles dans ce sens. Il faudra non seulement vérifier l'état du matériel livré, mais l'inventorier soigneusement de manière à pouvoir discuter sur des bases sérieuses.

Ce matériel abandonné sur les voies françaises, j'en ai vu partout des quantités: ce que je n'ai pas vu, par contre, c'est le personnel. . Chaque locomotive devant être laissée, montée par trois hommes, un mécanicien et un chauffeur et un mécanicien supplémentaire, en cas d'indisponibilité de l'un des deux premiers; tous les hommes sont partis et j'estime qu'on aura beaucoup de peine à faire exécuter les conditions de l'armistice au point de vue du personnel.

J'ai également signalé la situation au maréchal Foch qui en a pris note car, de ce côté, il y aura des comptes à régler.

En résumé, l'armistice nous a donné un résultat admirable: la victoire, mais, au point de vue pratique, il me coûte 30 000 wagons; jamais, à aucune époque de la guerre, nous n'avons eu moins de matériel en France.

Nombreuses sont les plaintes, justifiées, qui s'élèvent de toutes parts à propos des transports, du ravitaillement

Vous avez pu remarquer que, jusqu'à présent, j'ai évité avec le plus grand soin de parler de cette question dans les journaux; je me suis refusé à tous les interviews; je n'ai rien dit. Mais maintenant que le Parlement est renseigné sur la situation et sur ses causes, je n'ai plus le même scrupule et je vais laisser filtrer les renseignements au public. Il m'est en effet pénible de recevoir des plaintes violentes - et que je sais justifiées - sans pouvoir donner les raisons de l'état de choses que tout le monde critique: je n'ai pas voulu parler avant que le Parlement fût au courant, mais désormais je n'hésiterai pas à dire la vérité au pays. (Très bien!)

M. DEBIERRE - Le matériel qui était en Italie revient-il ?

M. LE MINISTRE - Si vous le voulez bien, je parlerai de cette question tout à l'heure; mais je vous demande de me laisser suivre mon plan. Je n'ai pas l'intention de faire des discours, je ne saurais, mais je présente à la commission une série de réponses au questionnaire qui m'a été adressé. Après avoir parlé du matériel allemand, je compte parler du matériel français, du personnel, des commandes de matériel que j'ai en vue, de ce que j'ai demandé ou de ce que j'entends demander aux Américains et aux Anglais. Je terminerai enfin par le tableau de la reconstitution des voies de communication des régions envahies, une des questions les plus graves et les plus préoccupantes.

Je n'ai donc pas encore de matériel allemand; je suis tout disposé à en recevoir. Quant à la répartition que

j'en feraientre les réseaux, je verrai, mais je ne peux rien dire tant que je ne sais pas dans quel étatww sont les wagons que je recevrai.

Je note tout d'abord que je ne peux recevoir ces wagons que par un nombre de voies extrêmement réduit.

Du côté de l'Est, il y a deux lignes: la ligne de Nancy-Pagny sur Moselle - Metz, et la ligne Nancy - Igney-Avricourt - Strasbourg. Mais les Allemands, en quittant la France, ont eu soin de faire sauter les lignes et les ponts, et c'est ainsi que j'aurai 1 510 ponts à refaire...

M. PAUL STRAUSS - Vous avez aussi la ligne de Belfort...

M. LE MINISTRE - Le matériel allemand ne peut pas venir par cette ligne de Belfort.

En ce qui concerne les deux lignes dont je viens de parler, celle de Pagny, à voie unique, pour le moment, est occupée par les trains de ravitaillement qui vont au delà; sur l'autre, il y a 3 000 ouvriers qui travaillent et j'espère, pour le 7 décembre ou le 8 avoir les deux voies remises en état sur ces deux lignes. Mais jusqu'à ce moment, nous aurons les plus grandes difficultés à faire passer le matériel allemand, à supposer même que les Allemands soient pressés de nous le livrer.

Donc la difficulté à laquelle j'ai voulu faire face en premier lieu, c'est la remise en état des deux voies sur ces deux lignes. Ce sera bientôt terminé.

Du côté du Nord, il n'y a qu'une seule ligne praticable, celle du littoral, par Dunkerque, Gand, Bruges; c'est une ligne à voie unique sur sa plus grande longueur, d'où des difficultés considérables pour passer. C'est encore là une raison qui explique pourquoi le matériel allemand n'est pas encore arrivé.. Toutes les autres lignes sont en très mauvais état. De nombreux sapeurs français et anglais y travaillent; mais malgré l'effort formidable qui est fait en ce moment, il s'écoulera encore quelque temps avant que la circulation y soit possible dans des conditions satisfaisantes. Et ceci vous explique les difficultés que j'éprouve à faire revenir mes trains de ravitaillement.

J'arrive maintenant à la question du matériel français

Mr Chéron, dans son remarquable rapport, a donné le nombre des wagons et des locomotives immobilisés avant la guerre: depuis, le nombre de ces immobilisations a augmenté de quelques centaines de mille. Comment sortir de cette situation?

On ne le peut qu'en recevant du matériel boche, en réparant notre propre matériel, en en achetant aux Anglais et aux Américains.

En ce qui concerne les réparations du matériel français, deux jours après la signature de ~~l'armistice~~ l'armistice a eu lieu, au ministère de l'armement, une réunion présidée par Mr Loucheur à laquelle avaient été convoqués tous les industriels capables de faire ou de réparer du matériel roulant

Je leur ai exposé le problème; je leur ai dit:

"Vous allez quitter les fabrications de guerre, je vous demande de vous consacrer maintenant à des fabrications utiles pour

le pays et en particulier au matériel de chemins de fer.

Tous se sont montrés disposés à écouter nos suggestions et à prendre leurs dispositions en conséquence, mais ils ont demandé que, en même temps que des réparations, on leur passât des commandes de matériel neuf. J'ai promis d'accéder à leur désir, en leur disant que cependant l'effort principal devait porter sur les réparations.

Les industriels m'ont donc fait des promesses; ils les tiendront, j'en suis convaincu, mais jusqu'à présent, ils n'en ont pas beaucoup tenu. J'avais demandé aux réseaux de me donner la liste du matériel à réparer: je l'ai transmise aux services compétents et ces jours derniers, j'ai formellement invité les industriels à me dire si oui ou non ils voulaient se mettre à la besogne.

Je suis le premier, bien entendu, à reconnaître que ces industriels auront moins de bénéfice à travailler pour moi qu'à travailler pour la guerre; mais la guerre est finie

M. PERCHOT - Il ne serait pas fâcheux que les prix baissent.

M. LE MINISTRE - En ce moment, je ne critique pas, j'expose les faits; je suis convaincu que beaucoup d'industriels s'y mettront, mais ils ne font pas preuve d'un enthousiasme délirant pour se mettre aux réparations de locomotives

En ce qui concerne les commandes de matériel neuf, la question se présente sous un jour assez difficile.

Aux termes des règlements, ce sont les compagnies qui ont l'initiative des propositions de commandes. Il y a

bien, dans le décret de 1846, qui a été renouvelé l'année dernière, une phrase qui donne au ministre le droit de mettre les compagnies en demeure de faire des commandes quand il constate qu'un réseau n'a pas fait au point de vue du matériel ce qu'il devait faire; mais c'est là une arme difficile à manier.

Supposez, par exemple, que je m'adresse à la compagnie du Nord, à laquelle je n'ai à tous égards que des éloges à adresser; il a fait les efforts les plus méritoires; mais tout de même, il dessert une région dévastée à moitié sinon aux trois quarts. Sije lui dis de commander des locomotives et des wagons, la compagnie du Nord me répondra: " J'ai perdu 600 millions; ma situation financière n'est pas brillante; vous me laissez entrevoir, pour me faire commander du matériel, que le trafic va augmenter: mais je n'en suis pas du tout convaincue et je prétends, au contraire, que le trafic de mon réseau demeurera au plus égal à ce qu'il était en 1913."

Tout cela c'est de la théorie; chacun a le droit de faire des hypothèses; et je réponds à la compagnie du nord: " Vos raisons sont bonnes, je le reconnais, mais la mienne est supérieure. " Et en ce moment où Gouvernement et Parlement font tous les efforts, même au risque d'exagérer, je soutiens que les réseaux doivent se procurer le matériel roulant nécessaire au développement national économique qui va se produire. Le trafic général dépassera-t-il ou ne dépassera-t-il pas celui de 1913 ? Je l'ignore; mais ce que je sais, c'est que je suis membre du Gouvernement et que je veux que l'on mette en commande le matériel roulant que l'industrie française, en y apportant toute sa bonne volonté, peut fabriquer dans les an-

nées qui vont venir, et la totalité de ce matériel sans en diminuer une unité.. Si ce matériel est supérieur aux besoins, si le développement économique ne se produit pas avec l'intensité peut-être optimiste que j'y apporte, nous garderons les locomotives deux ou trois ans de plus et je les passerai plus tard aux réseaux quand ils en auront besoin.

Mais j'estime que le devoir du Gouvernement et du Parlement est de faire le maximum d'efforts pour que nous ne nous retrouvions pas dans la situation pénible dans laquelle nous sommes depuis plusieurs années: il y a là pour moi, non pas une question politique ou une question économique, mais une simple question de bon sens.



J'ai donc demandé aux industriels français d'examiner le problème. Je n'ai pas encore leur réponse car je leur ai donné jusqu'au 20 décembre. Jusque-là ils se rendront compte de ce qu'ils sont capables de produire avec les moyens d'action dont ils disposent. Je leur ai dit: "Faites le maximum d'efforts pour la construction du matériel, voitures, wagons, locomotives et je vous déclare à l'avance que, si le Parlement veut me suivre, je vous donnerai le maximum de commandes. Je ne suis limité par rien si ce n'est par votre bonne volonté!"

Je ne crois pas qu'il soit possible de faire autre chose. J'ai demandé le maximum, et c'est le maximum que je veux.

M. CAZENEUVE. Il faut du personnel.

M. LE MINISTRE. Il y a dans les usines des milliers d'ouvriers. De plus l'armée démobilisera bien un jour. Ils trouveront donc du personnel.

Quoiqu'il en soit, qu'ils fassent le maximum d'efforts et je m'emploierai à leur donner des ouvriers.

M. PAUL DOUMER. Actuellement, notre préoccupation est de pouvoir employer le personnel des usines de guerre qui doivent être le plus rapidement possible mises en état de travailler à autre chose qu'aux fabrications de guerre. Il ne peut donc pas y avoir de question de

personnel à l'heure présente. Nous avons trop d'ouvriers que nous ne savons comment employer!

M. LE MINISTRE. J'ai fait appel à tous les constructeurs français. J'ai causé avec la plupart d'entre eux, mais pour être plus certain de m'être bien adressé à tous, je fais paraître une note au Journal officiel. Je crains, en effet, d'en avoir oublié et je ne veux pas en outre qu'on puisse me reprocher d'avoir favorisé telle ou telle personne au détriment de telle autre. Je veux le concours de tous ceux qui sont capables de construire du matériel de chemins de fer. Tous ceux qui voudront bien en fabriquer seront les bienvenus.

Au point de vue du programme, il se présentera toutes sortes de difficultés, mais je suis obligé de commencer par le commencement. Ensuite on verra.

Comme l'a fait observer M. Menier, il y a un élément dont il faut tenir compte, c'est le facteur des Alliés.

M. GASTON MENIER. Voici la question que je voulais poser à cet égard. M. le ministre a indiqué le nombre de wagons occupés en dehors de nos anciennes frontières: est-ce qu'il comprend des wagons anglais et américains?

M. HENRY CHERON. Je demande la parole, mais, comme mes questions sont d'ordre général, je crois qu'il est d'une bonne méthode que M. le ministre ait terminé son exposé.

M. LE MINISTRE. J'ai indiqué que, dans les 150.000 wagons que les Allemands doivent nous livrer, il y en a pour tous les Alliés. Le maréchal Foch les a répartis en effet provisoirement de la manière suivante: 70.000 pour les Français et 80.000 pour les Belges, les Anglais et les Américains. Cette répartition est provisoire.

Quand aux 30.000 wagons que je me plaignais de voir partir au-delà de nos frontières de 1914, ils comprennent des wagons anglais et américains aussi bien que français. Mais comme c'est moi qui ai la charge de ravitailler tous les Alliés, que les wagons soient anglais ou français, je suis toujours appauvri d'autant.

Comme ressources en matériel, en dehors de ce qui doit être livré par les Allemands et de ce qui peut m'être construit par l'industrie française, il y a le matériel anglais et américain importé en France. Je vais vous indiquer comment se pose la question.

Lorsque j'ai eu l'honneur de comparaître devant vous, je vous ai indiqué le programme d'importation des Etats-Unis. M. Strauss m'a beaucoup poussé pour que j'obtienne encore davantage. J'avais déjà beaucoup insisté; j'ai recommencé à insister et voici, après tous mes efforts, où en est la situation. Croyez bien que je ne cherche nullement à faire le procès de nos Alliés, mais je suis bien obligé de constater que les Américains au 1er novembre 1918 avaient livré à peu près 50% du personnel d'exploitation, 50% des machines et 33% des wagons que, par les enga-

gements les plus solennels ils nous avaient promis de livrer. Or quand ils ne nous apportent pas ce matériel qui nous est indispensable, qui paie à leur place? C'est la France, bien entendu!

M. LE PRESIDENT. Réclamez!

M. LE MINISTRE. J'ai réclamé, mais les Américains n'ont qu'une idée, c'est de repartir en Amérique. Ce matin encore, un de leurs gros personnages me disait qu'ils allaient repartir là-bas. Je lui ai répondu qu'ils ne partiraient pas ainsi parce que je ne les transporterai pas! Au moment, en effet, où j'ai à faire face aux plus grands besoins, où j'ai sur les bras toutes espèces de transports, il faudrait que je transporte les Américains! Personne n'y tiendrait!

Dès la signature de l'armistice, il s'est produit un certain nombre d'événements dont je tiens, puisque j'ai le très grand plaisir d'être devant vous, à vous dire un mot.

Le lendemain de l'armistice, j'ai télégraphié en Amérique au sujet des rails. J'ai fait faire là-bas des commandes rails formidables car il m'était pénible de déposer nos malheureuses voies françaises. Le total des voies déposées est de 1500 kilomètres de voies normales et 500 de voies étroites. J'avais donc commandé des rails parce qu'à ce moment on comptait qu'on irait jusqu'au Rhin en se battant. L'armistice signé, je n'ai pas pu supprimer

toutes ces commandes, mais j'ai essayé d'obtenir qu'on arrête la fabrication des rails et qu'on résilie les contrats préférant réserver cette fabrication à l'industrie française.

C'était très difficile car les industriels, que ce soit en France ou en Amérique, quand ils ont des commandes, ont du mal à y renoncer. A l'heure qu'il est cependant, j'ai réussi à faire suspendre la fabrication de telle façon que je ne recevrai plus de rails d'Amérique à partir du mois de février. Les rails qui viendront jusqu'à cette date, je saurai les utiliser. Je ne pouvais pas les refuser car il s'étaient en partie déjà fabriqués.

En ce qui concerne le matériel roulant, les Américains ont télégraphié à leur Gouvernement de ne plus en envoyer en France. J'ai eu à cet égard une correspondance abondante avec le Gouvernement américain. J'ai demandé combien il y avait de locomotives en cours de fabrication ou sur les quais. On m'a répondu: 485. J'ai aussitôt déclaré que je les voulais pour moi. Je n'ai pas dit que je les paierais, j'ai dit simplement que je voulais qu'on les fasse venir. Comme nous aurons de petits comptes à régler avec les Américains - il s'agit de plusieurs milliards - nous pourrons, le moment venu, discuter sur les conditions de prix.

Ces 485 locomotives étant soit achevées, soit en cours de fabrication et la France d'un autre côté ayant besoin de machines, je les ai réclamées.

Quant aux wagons, il y en a 20.000 à peu près dans la même situation. Je les ai demandés également.

Voilà donc le matériel neuf américain qui continue à débarquer en France.

En ce qui concerne le matériel américain déjà importé chez nous, il se compose de 12.000 wagons - alors qu'il en faudrait de 25 à 30.000 - et de 1.200 locomotives. Nos alliés nous demandent de le laisser afin de ne pas être obligés de le retransporter chez eux. J'ai demandé le 12 novembre à la fois aux Anglais et aux Américains de me donner l'inventaire de ce qu'ils ont en France et de m'accorder le droit d'option sur tout ce matériel.

Certes je suis convaincu que, ce matériel, je le garderai, mais ce que je veux avant tout c'est être certain que personne autre que moi ne pourra en disposer. Les rails et les wagons sont les articles les plus rares du monde à l'heure présente; tout le monde se les dispute et je trouve naturel que la France, sur le sol de qui on s'est battu, ait un droit de préférence.

Les Américains ne m'ont pas encore répondu officiellement, mais ils m'ont déclaré verbalement qu'ils étaient tout disposés à nous donner à cet égard satisfaction.

En dehors du matériel roulant, s'il y a un certain nombre de choses dont je ne me soucie guère, il y a tout un outillage perfectionné qui me plaît infiniment, pelles à vapeur, wagons à bascule pour le déchargement, etc... Je leur ai donc demandé de me laisser tout cela et mes

successuers ou moi nous en ferons ensuite la répartition, selon un prix à fixer, entre les administrations ou les personnes qui auront des travaux à faire. Ce ne sera plus qu'une question d'écriture. Pour moi, il serait absurde, puisqu'il y a là tout un outillage fort intéressant, de le laisser enlever, d'autant plus qu'en ce qui concerne la question de prix avec les Américains nous nous entendrons, j'en suis convaincu, très facilement.

Pour les 485 locomotives, en effet, nos Alliés se sont montrés très raisonnables. Ils m'ont dit que si je les prenais, ils me les factureraient à un prix dont je ne me souviens pas en ce moment, mais qui est inférieur de 40% au prix qu'ils nous faisaient pendant la guerre. Par conséquent, j'ai l'impression que'au point de vue du prix, nous nous arrangerons très rapidement. Quoiqu'il en soit, pour le moment, je mets la main sur tout ce que je peux prendre.

Vis à vis des Anglais, la question est plus délicate. J'ai eu l'occasion, ces jours-ci, de faire un voyage en Belgique en compagnie de personnages anglais qui s'occupent justement de cette question des chemins de fer. J'ai discuté avec eux pendant tout le trajet. J'ai trouvé de leur part une très grande bonne volonté et, à l'heure actuelle, mes interlocuteurs sont en train de négocier avec leur Gouvernement en vue de me donner satisfaction.

Ils m'ont dit qu'ils avaient en France de 58 à 60.000 wagons de 10 tonnes chacun environ. Ces wagons sont

de deux types différents, le type continental et le type anglais. Les voies anglaises sont le même écartement que les nôtres, mais elles n'ont pas le même gabarit: il est un peu plus étroit, c'est à dire que la largeur des caisses de voitures est plus faible. Il en résulte que si les wagons anglais circulent facilement sur nos voies, les wagons français ne peuvent pas circuler partout en Angleterre.

Les Anglais ont chez nous 10.000 wagons du type continental qu'ils ont commandés pendant la guerre au Canada, ainsi que 300 locomotives. Pour ce matériel ils nous donneront facilement un droit d'option puisqu'ils ne peuvent pas s'en servir en Angleterre: ils seraient obligés de l'envoyer dans leurs colonies. Je suis donc certain que le cabinet de guerre anglais nous accordera ce droit d'option.

"Pour le reste, m'ont dit les Anglais, nous ne sommes pas certains de pouvoir vous le laisser parce que nous sommes nous-mêmes dans une situation très mauvaise au point de vue des locomotives et des wagons. De plus il s'agit de matériel appartenant à des compagnies et il est probable qu'elles le réclameront. " Ce serait remporté en Angleterre au moyen de ces ferry-boats que les Anglais ont fait construire et que vous connaissez.

Je ne peux pas évidemment leur imposer de me donner ce matériel type anglais. Il est d'ailleurs usagé et ne présente pour moi qu'un intérêt assez restreint car



il sa'git de wagons de 10 tonnes seulement de capacité, c'est à dire très petits: le wagon normal à l'heure actuelle est de 20 tonnes. Cependant je les garderai, si je ne peux pas faire autrement.

Voilà donc les ressources en matériel qui sont à ma disposition. Je les considère comme insuffisantes.

J'ai constitué il y a six mois un comité composé de fonctionnaires qui connaissent bien leur affaire et de 5 ou 6 industriels très sérieux. Avant l'armistice, il s'est livré à toute une série de calculs de probabilités au sujet de ce qui se passera après la guerre et il m'a présenté un rapport des plus intéressants que je mettrai à votre disposition si vous le désirez.

Ce rapport traite d'une manière générale la question du matériel roulant sur les chemins de fer français, question qui n'avait jamais été abordée jusque-là.

Les hommes qui composent ce comité estiment qu'en additionnant toutes les ressources dont je viens de vous donner l'énumération nous serons encore en déficit. Il faut vous dire, il est vrai, qu'ils ont supposé que le 1er janvier 1921 le trafic des marchandises dépasserait de 25% celui de 1913. Je ne sais pas si ces prévisions seront réalisées; c'est l'inconnu, mais sur ce point nous sommes bien obligés de faire des hypothèses.

Dans tous les cas, si le trafic dépasse de 25% celui de 1913, tout le matériel, y compris tout celui que je viens de vous énumérer et en supposant qu'il soit livré,

sera insuffisant.

Il sera insuffisant surtout au point de vue des voyageurs. Ce qui manque le plus en France, en effet, ce sont les wagons de voyageurs. Le parc français ne s'est pas augmenté d'une unité pendant la guerre. Nous avons bien commandé des wagons, mais pas une seule voiture. Le parc s'est au contraire diminué de 5.000 unités et celles qui n'ont pas disparu sont dans un état lamentable.

Aussi je suis convaincu qu'un trafic à peu près convenable ne pourra pas reprendre avant que la démobilisation ne soit entièrement terminée, c'est à dire dans 6 ou 8 mois et encore dans des conditions précaires. On fera certes tout ce qu'on pourra, mais personnellement j'ai la certitude que le service ne fonctionnera pas régulièrement avant l'été prochain. Il aura du mal à fonctionner régulièrement d'autant plus - je connais mes concitoyens - que les Français vont se mettre à voyager d'une façon formidable et que les étrangers vont venir en grand nombre visiter les champs de bataille. Il y aura des voyages en quantité énorme. Pour faire face à ce trafic il n'y aura qu'un matériel vieux, démodé, en mauvais état. C'est pourquoi, si on pouvait monter des ateliers de construction de voitures, je serais particulièrement enchanté, car je suis certain qu'il n'y en aura pas jamais assez. C'est une des questions qui me préoccupent le plus pour l'après-guerre.

J'aborde maintenant un problème aussi important

que celui du matériel roulant: c'est celui du personnel. Je vous ai dit que le nombre des employés, depuis le commencement de la guerre, avait diminué de 50.000. On les a remplacés comme on a pu. On m'a donné d'abord 36.000 R.A.T. Ce sont de braves gens, mais ce ne sont pas des cheminots très distingués. Il y a beaucoup de territoriaux chauffeurs sur les trains qui n'ont aucune espèce de compétence. Souvent se produit-il des incidents de toute nature: trains qui s'arrêtent, niveaux d'eau qui éclatent, etc... Tout cela est dû au manque de qualité du personnel.

En outre ces R.A.T. vont s'en aller et il leur tarde de s'en aller. M. le ministre de la guerre a décidé, ainsi qu'il l'a dit au Parlement, de faire partir la classe 1891 d'ici le 20 décembre: cela me fera 15.000 hommes en moins. Les autres R.A.T. me quitteront également d'ici deux ou trois mois.

Il faut que je trouve des hommes pour les remplacer. Je vous ai dit que les Boches devaient fournir du personnel, mais ils n'en fourniront pas en fait. Leurs hommes s'en sont partis au-delà du Rhin et il n'y a plus moyen d'aller les rechercher. D'ailleurs, je ne crois pas qu'ils nous puissent rendre beaucoup de services.

Je suis intervenu de toute l'énergie dont je suis capable auprès de M. le ministre de la guerre en lui demandant de trouver une combinaison sans quoi je serais obligé d'arrêter l'exploitation des chemins de fer. Il a bien voulu signer la circulaire dont je vais vous donner la

primeur.

Les réseaux français ont fait ce qu'ils ont pu. Ils savent toute la difficulté qu'il y a à trouver du personnel - cette difficulté n'est pas d'ailleurs spéciale aux chemins de fer - mais, alors qu'une industrie ordinaire peut s'arrêter lorsqu'un obstacle empêche son fonctionnement, l'industrie des chemins de fer est obligée de poursuivre sa marche sous peine de catastrophe. Les réseaux m'ont donc demandé s'il ne serait pas possible d'offrir une sorte de prime aux soldats actuellement sous les drapeaux, aux jeunes surtout. C'est la raison qui a déterminé l'envoi de cette circulaire:

M. le Président du conseil, ministre de la guerre à M. le maréchal et les armées du nord et du nord-est, à M.M. les généraux gouverneurs militaires de Paris et de Lyon et à M.M. les généraux Cdt les régions,

" En vue de faire face aux besoins en personnel des réseaux de chemins de fer, il sera fait prochainement appel à des volontaires pris parmi les hommes de troupe mobilisés appartenant à la réserve de l'armée active.

" Ces militaires devront rester dans les réseaux jusqu'à la fin de la réquisition des chemins de fer, même si la fin de cette réquisition est postérieure au décret de cessation des hostilités.

" Pour ce motif, ils seront, à titre exceptionnel, versés dans l'affectation spéciale et placés dans la situation actuelle des cheminots mobilisés.

" Les réseaux s'engagent en outre à conserver, lors de la cessation de la réquisition des chemins de fer, ceux de ces volontaires qui désireraient demeurer, pour y faire leur carrière, au réseau auquel ils auront été affectés.

" Après une année de service continu comptée à partir de leur mise à la disposition d'un réseau, celui-ci affilierait ces volontaires à la caisse des retraites. Toutefois, avant l'expiration de ce délai, il aura la faculté de remercier ceux d'entre eux qui, pour inaptitude physique, indiscipline, mauvais service... ne rempliraient pas les

conditions normalement exigées pour l'affiliation à la dite caisse des retraites.

" Les principaux avantages accordés à ces volontaires sont résumés dans la notice ci-jointe:

Voici ces avantages:

" A - Salaire et accessoires par journée effective de travail:

" Le salaire par journée effective de travail serait de 10 francs au moins y compris les allocations temporaires. Il s'y ajoute dans un grand nombre de localités une indemnité de résidence ~~fixe~~ variable.

" B - Avantages principaux faits aux agents des grands réseaux:

" En outre d'un travail assuré sans chômage, les agents des grands réseaux bénéficient des avantages ci-après:

" Affiliation.- Ils sont affiliés à la Caisse des retraites après une année d'emploi continu lorsqu'ils remplissent les conditions normalement exigées ( aptitude physique, bon service habituel...)

" Retraite.- La retraite est calculée d'après le nombre des années de service depuis l'affiliation et d'après le traitement moyen des 6 années les plus payées.

" Facilités de circulation.- Des permis ou réductions sont accordés à l'agent et à sa famille ( femme et enfants).

Voici la formule d'engagement:

" Je, soussigné, ..... N° Me.... classe de mobilisation .... grade... né le.... célibataire ou marié domicilié à ... profession...

" M'engage à servir dans les sections de chemins de fer de campagne ou dans les subdivisions complémentaires à titre d'affecté spécial, soumis aux lois et règlements militaires, jusqu'au jour où cessera la réquisition des chemins de fer français.

" Le présent engagement peut être résilié d'office en cas d'inaptitude physique ou professionnelle ou d'indiscipline.

" La résiliation survenant pour tout autre cause que l'inaptitude physique fera l'objet d'une mention au livret individuel de l'intéressé et entrainera pour lui l'incapacité pendant un délai de 15 ans à aucune fonction ou aucun emploi rétribué par l'Etat.

" Je demande à être employé comme ... au réseau de... dans la ... région."

M. Abrami s'est occupé particulièrement de cette question. Les directeurs de réseau entendus sont d'accord avec moi.

Je ne sais pas si cette circulaire produira un résultat, mais je le voudrais bien car si je ne trouve pas 75.000 hommes qui me sont absolument indispensables, les chemins de fer ne pourront plus fonctionner.

J'arrive maintenant à un autre ordre d'idées qui devient lui aussi assez préoccupant. Je veux parler de la remise en état des réseaux français en dehors des questions de matériel et de personnel.

Je vais faire passer sous vos yeux quelques chiffres qui n'étonneront sans doute pas ceux qui ont eu l'occasion de parcourir les pays délivrés mais dont la grande masse du public semble n'avoir aucune idée. Voici en raccourci la situation actuelle des réseaux du Nord et de l'Est:

Nord. Voies ferrées mises hors d'état de service en totalité ou en partie: 1364 kilomètres de double voie et 632 de voie unique; soit environ 2.300 kilomètres.

Ouvrages d'art détruits: Ponts inférieurs à 10 mètres: 800; ponts supérieurs à 10 mètres: 300. Souterrains démolis, 4.

Est. Voies ferrées: 2300 kilomètres au total, 410 ponts détruits et 10 souterrains démolis.

Pour les deux réseaux, le total est donc de:

Ponts	1.510
-------	-------

Ponts	1.510
Souterrains	14
Voies ferrées	4.600 kilomètres.

Il suffit de parcourir tout ce pays pour être fixé. Les destructions ont été faites d'une façon formidable. Sur 1500 ponts démolis, il n'y en a pas un qui soit réparable. Les Allemands ont un art merveilleux de la destruction. Moi, qui suis un technicien, je puis dire, après examen de ce qu'ils ont fait, que c'est effroyable. Jamais je n'aurais pensé qu'on pût trouver des moyens aussi prodigieux pour détruire. Tout est démoli, il ne reste plus que de la ferraille.

Pour les voies, tous les rails sans aucune exception, sont brisés. La méthode classique jusqu'ici consistait à faire sauter un joint sur deux. On procédait ainsi dans l'armée française. Les Allemands ont amélioré le procédé: ils font tout sauter! J'ai parcouru des centaines de kilomètres de voie: il n'y a plus un seul rail qui tienne! Ils n'ont pas fait brûler le ballast: c'est la seule destruction qu'ils n'aient pas opérée!

M. GASTON MENIER. Il faut mettre cela sur la note.

M. LE MINISTRE. Les compagnies de sapeurs travaillent en grand nombre sur ces voies. Anglais et Français tous s'y mettent. J'ai même demandé aux Anglais de vouloir bien me donner un concours supplémentaire à cet égard car je pense qu'ils pourraient faire un peu plus qu'ils ne

font actuellement. Le général américain qui dirige le service des chemins de fer m'a également promis un concours supplémentaire.

On met donc tous les sapeurs sur ce travail, mais la manière de faire des militaires ne peut être que provisoire. Pour les ponts, par exemple, ils plantent quelques pieux, mettent des planches dessus et c'est tout. On peut évidemment passer, mais à condition de ne pas circuler à plus de 6 kilomètres à l'heure et encore on a des chances de tomber au pied du ~~ramplai~~ remblai. Le ballotement est effroyable; des accidents se produisent à chaque instant: déraillements, tamponnements... tout ce qu'on peut imaginer!

Cela ne suffit donc pas et il nous faut le plus vite possible rétablir la situation normale. J'ai écrit au maréchal Foch une lettre très pressante pour qu'il me donne du monde. Comme cela intéresse les armées au plus haut point, je ne doute pas qu'il me donne satisfaction. Ce qu'on fait actuellement n'est donc que provisoire, essentiellement provisoire. Ce n'est pas cela qui va permettre de reconstruire les pays libérés.



Pour moi, la question qui se pose la première et de toute nécessité est celle du rétablissement des voies de communication dans le minimum de temps: ce doit être l'article premier de notre charte; relever les maisons, les usines, c'est indispensable, bien entendu, mais tant que les chemins de fer ne seront pas rétablis, c'est une tâche impossible.

En ce qui concerne les voies de navigation, j'ai fait procéder à des reconnaissances qui ne sont pas encore complètement terminées; vous connaissez la carte: les voies de navigation qui ont été démolies sont les plus intéressantes. Dans la région de Lille Bethune, le canal de Saint Quentin, par exemple, est démoli sur plusieurs centaines de kilomètres de longueur. Au total, la longueur des sections de voies navigables à réparer atteint 300 kilomètres et les ponts sur ces voies, à réparer ou à refaire, sont au nombre de 450. Ajoutez-y 115 écluses endommagées à réparer et une centaine de kilomètres de cuvette à refaire, qui ont été complètement comblées à la suite des grandes batailles livrées dans cette région. Beaucoup de soldats ont été mis sur ces trévaux et essaient d'enlever les ponts les plus faciles à enlever, mais ce n'est pas là, encore, un travail qui facilitera tout de suite la reprise des communications.

Pour tous ces travaux, au point de vue comptable, j'ai les autorisations nécessaires puisque le Parlement a bien voulu inscrire, dans la loi de finances du 30 décembre 1917, un compte spécial par lequel vous avez bien voulu autoriser le Gouvernement à prélever l'argent nécessaire pour la reconsti-

tution des chemins de fer et des voies ferrées d'intérêt local dont j'ai omis de parler et qui elles aussi comportent des centaines de kilomètres à refaire...

M. DEBIERRE - A quoi s'appliquent les chiffres que vient de donner Mr le Ministre ?

M. LE MINISTRE - A tout ce qui doit être fait dans le Nord et dans l'Est.

Dans ces conditions, je ne suis donc pas arrêté par des considérations financières, mais seulement par les possibilités matérielles.

La tâche la plus urgente, je l'ai déjà dit, est celle qui consiste à reconstruire les chemins de fer: j'ai convoqué les ingénieurs des réseaux avec la direction des chemins de fer et aussi des représentants de l'autorité militaire et j'ai demandé qu'avant le 20 décembre on me remette toutes les propositions utiles pour que, effectivement, on commence à travailler. L'Etat paiera: il faut donc qu'il contrôle le travail et le surveille, ai-je dit aux représentants des chemins de fer; donc, pas de dépenses inutiles; mais si je supprime toutes les formalités, on aura à me soumettre les marchés et je les approuverai. Ainsi, on ne sera pas arrêté par ces considérations. En outre, je leur ai dit que les ouvrages détruits devaient être relevés tels qu'ils étaient: si des améliorations étaient reconnues nécessaires, on y pourvoierait; mais pour le moment, il faut aller au plus pressé.

Nous allons donc former des "groupements" de travaux à la tête de chacun desquels sera un ingénieur assisté de un ou

plusieurs entrepreneurs marchant sous la direction des ingénieurs.

Mais la première chose à faire, dans cet ordre d'idées, c'est de construire des baraquements et d'acquérir l'outillage et le matériel nécessaires, car les entrepreneurs n'en ont plus: tout a été pris ou détruit. Cet outillage, ce matériel, je les trouverai chez les Anglais et chez nous: nous avons fait des achats formidables de voies de 0,60 et de wagonnets Decauville: on procède en ce moment, à l'inventaire de tout ce matériel; nous aurons tout ce dont nous aurons besoin. De même, en ce qui concerne les matériaux, je les trouverai sans difficulté dans les usines métallurgiques.

Tel est le programme que j'ai exposé à la réunion dont je parlais: j'espère qu'à la date fixée je serai en possession des programmes que j'ai demandés et qu'on se mettra tout de suite à la besogne.

Il est juste de dire d'ailleurs que beaucoup de travaux sont déjà commencés et seront poursuivis sans désespérer.

Un chiffre vous donnera l'idée de ce qu'il y a à faire: pour reconstruire les ponts de chemins de fer détruits, il nous faudra 40 000 tonnes d'acier. C'est dire que je pourrai occuper les usines pendant quelques temps encore.

L'oeuvre est formidable, mais, pour moi, rien n'est plus utile: la vie ne saurait reprendre dans les régions libérées que lorsque les chemins de fer auront été rétablis.

Ajoutez à cela que le rétablissement des voies ferrées est d'une importance capitale au point de vue de l'approvisionnement de Paris en charbons. Les chemins de fer restants

ont fait les plus grands efforts; mais la voie normale d'écoulement des charbons du nord était le canal de Saint Quentin. Nombre d'écluses sont démolies: il faut qu'à l'hiver prochain tout y ait été remis en état.

Devant ce problème difficile pour la solution duquel il nous faut la bonne volonté de tous les citoyens, j'ai fait appel, je viens de le dire, à tous les constructeurs. Ils vont faire tous leurs efforts, mais je ne me dissimule pas qu'il faudra longtemps avant que nous en ayons terminé. Mais avec le temps et l'argent nécessaires, les bonnes volontés dont je suis entouré nous permettront d'atteindre le but que nous poursuivons.

Si j'aborde maintenant le matériel fluvial, je dois dire et vous le savez de reste, qu'une grande quantité de péniches sont à fond, coulées par les obus ou détruites. C'est donc du matériel à remplacer par des constructions neuves.

Pour cette tâche encore, le Parlement a bien voulu voter les crédits nécessaires. Ce n'est pas à dire que je tiens à avoir des bateaux à exploiter en plus des chemins de fer; seulement, en ce moment, il faut terminer les constructions que nous avons commencées; il faut liquider les marchés actuellement en cours. D'autre part, la navigation est divisée en une infinité de petites exploitations personnelles; les milliers de mariniers qui sillonnent nos canaux et nos rivières ne sont pas disposés à faire construire des péniches et des remorqueurs qui coûtent fort cher en ce moment: on ne peut pas demander à des particuliers de se ruiner pour des perspectives

d'avenir qui se réaliseront plus ou moins.

Nous continuerons donc notre oeuvre et quand les bateaux seront construits, nous les ferons exploiter par d'autres que l'administration.

J'ai donc réuni les constructeurs et je leur ai demandé de terminer ce qu'ils pouvaient faire jusqu'au 1 octobre 1919: à ce moment, les particuliers auront pu reprendre leur assiette; la paix sera probablement signée, je l'espère, la démobilisation sera intervenue. Mais actuellement, nous sommes les tuteurs des particuliers, nous voulons poursuivre ce que nous avons entrepris. Les constructeurs manquent encore de main d'oeuvre: avec ce que nous trouverons dans les usines nous pourrons achever ces bateaux; quand la question d'exploitation se posera, nous discuterons; mais, pour le moment, il faut construire, pour réparer les pertes dues à la vétusté ou aux destructions de guerre.

Je suppose qu'on mène à bien le programme de constructions que nous avons dressé et qui est en cours d'exécution: nous n'aurons pas encore assez de bateaux. Je me suis donc adressé aux Anglais. Ils ont construit de superbes péniches qui, au cours de cette guerre, ont traversé la Manche, tirées par des remorqueurs, des péniches de 250 à 300 tonnes: c'est un acte d'audace que personne n'aurait osé faire sans les conditions dans lesquelles nous nous trouvons et qui a facilité énormément leurs transports maritimes. Ils ont amené ainsi chez nous un millier de péniches et 150 ou 200 remorqueurs.

J'ai demandé aux Anglais s'ils pourraient me laisser ces péniches: ils y ont consenti avec plaisir, en me disant qu'il y avait, en Angleterre, très peu de canaux, tous trop étroits, d'ailleurs, pour recevoir ces péniches. Je suis donc certain que ces péniches nous resteront et que nous aurons là un appoint sérieux pour notre navigation intérieure. Quant au prix, si on veut me les vendre trop cher, nous discuterons et je crois que j'obtiendrai satisfaction: les négociations avec nos Alliés porteront sur des centaines de millions et si on veut m'en charger, je crois que je discuterai au mieux de nos intérêts; mais, comme en toutes choses, il faudra avec les Anglais traiter cette question très rapidement: en sériant les problèmes, on aboutit à des solutions satisfaisantes.

Messieurs, nombre d'autres questions se posent encore; je n'ai traité devant la commission que les principales. Je suis à votre disposition pour répondre aux questions qui pourraient m'être posées.

M. HENRY CHERON - Nos collègues de la commission de l'armée se rappellent que le 31 octobre dernier, nous avons étudié, avec Mr le ministre des travaux publics la situation de nos transports; tant au point de vue du matériel qu'au point de vue du personnel, nous avons déterminé cette situation par des chiffres et, comme c'était notre devoir, nous avons recherché ensemble les remèdes que pouvait comporter la crise grave, insurmontable, dirai-je, que traversent les transports.

Si j'ai bien entendu Mr le ministre, il résulte de

ses explications que malgré des efforts auxquels je suis le premier à rendre hommage, la crise s'est plutôt aggravée encore depuis notre dernière réunion, tant au point de vue du matériel, puisqu'on a dû mettre un grand nombre de wagons au service de l'Alsace et de la Lorraine et des régions libérées, sans recevoir les compensations prévues par les conditions de l'armistice, qu'au point de vue du personnel, puisque, dans ce domaine également, les conditions de l'armistice ne sont pas exécutées; bien plus, toujours si j'ai bien compris ce qu'a dit Mr le ministre, la situation est à la veille de s'aggraver encore au point de vue du personnel. On a cherché à combler le déficit causé par la mobilisation en faisant appel à des R.A.T. et à des prisonniers allemands: les R.A.T. vont être renvoyés dans leurs foyers; quant aux prisonniers de guerre, il faut tout de même nous mettre en face de la situation et considérer que ces hommes non plus ne resteront pas perpétuellement dans notre pays à la disposition des services publics.

Comme je le disais, nous nous sommes entretenus de cette question au cours de la séance à laquelle je faisais allusion, nous avons envisagé un certain nombre de remèdes: je voudrais que nous sachions précisément ce qui a pu être fait dans les différents ordres d'idées que nous avons examinées

~~Mr le ministre était tombé d'accord~~

M; le ministre était tombé d'accord avec nous sur un point, à savoir que la première chose à faire était de poursuivre avec intensité toutes les réparations possibles.

Nous avons constaté qu'il y avait, à la date à laquelle nous nous plaçons 2581 locomotives et 34 932 wagons qui étaient indisponibles, sans être en très mauvais état, uniquement parce qu'ils avaient besoin de quelques réparations. Ces réparations étaient possibles et, disait Mr le ministre, pour une proportion de plus de 50 % elles étaient relativement aisées. Nous pourrions peut-être nous attendre à ce que, depuis ce moment, ces réparations aient été entreprises. Mr le ministre, au contraire, disait très loyalement, tout à l'heure, que le chiffre du matériel indisponible s'était encore élevé.

Il conviendrait donc, d'abord, de connaître les raisons de cette augmentation des indisponibilités et ensuite, que Mr le ministre nous dise s'il ne va pas prendre immédiatement des mesures qui nous permettront de sortir de cette situation dangereuse, alors qu'on pourrait assez facilement rendre à la circulation le plus grand nombre de ces wagons et de ces locomotives. Quelles mesures Mr le ministre va-t-il prendre, et quand, pour que le personnel nécessaire, réclamé pour ces réparations soit mis à sa disposition ? Et je ne parle pas seulement des réparations de wagons, mais aussi des réparations des voitures à voyageurs, qui ont continué de rouler et qui sont dans un état déplorable, comme tout le monde a pu le constater.

Nous avons constaté encore, le 31 octobre, que les promesses faites par le gouvernement américain, tant au point de vue du matériel que du personnel, n'avaient pas été tenues. Ce qui nous avait particulièrement émus avait été de voir que,



dans le dernier mois envisagé, c'est à dire dans le mois d'octobre, on était allé en baissant dans le chiffre de l'exécution de ces promesses; non seulement le gouvernement américain n'avait pas envoyé plus de matériel et de personnel, mais il en avait envoyé moins que dans les mois précédents. N'ai-je pas exactement compris Mr le ministre quand il a dit que, depuis quinze jours, les Américains n'envoyaient plus rien ?

S'il en est ainsi, pouvons-nous espérer que, sur les insistances du Gouvernement on aboutira à l'exécution des promesses qui ont été faites ?

Mr le ministre a également parlé des travaux figurant dans le programme du 10 août 1918; il a dit qu'un certain nombre de ces travaux devaient être réalisés: où en sommes-nous de ces travaux d'amélioration ?

Mr le ministre a encore reconnu qu'il était nécessaire que de la main d'œuvre fût mise à sa disposition, dont une notable partie devrait être appliquée au déchargement dans les ports, à la navigation fluviale, aux réparations nécessaires pour cette navigation et aux travaux d'amélioration qui la concernent. Là encore, je sollicite de sa part des précisions

Enfin, nous avons envisagé comme une mesure tout à fait utile la suppression des transports de charbons vers l'Italie; nous avons constaté que cette suppression nous restituerait exactement 250 locomotives et 6 000 wagons. Mr le ministre a-t-il recouvré ce matériel ?

En ce qui concerne l'administration même des chemins de fer, Mr le ministre a reconnu qu'il y avait des mesu-

res à prendre... Je n'adresserai pas un reproche d'ordre général au personnel; je suis d'accord avec Mr le ministre pour rendre hommage à son dévouement ; mais il sait tout de même, comme nous, dans quelles conditions fonctionnent les services de transports. Il est presque impossible de faire la moindre expédition avec quelque chance qu'elle arrive à destination: cela tient peut-être à la qualité du personnel de fortune auquel il a fallu recourir, à un certain désordre qui s'est introduit de ce chef dans les administrations; toutefois, sans accuser personne, on peut bien dire que les vols sont nombreux; les colis n'arrivent pas et l'on ne trouve d'autre solution que d'envoyer chez le destinataire ou l'expéditeur un fonctionnaire qui offre le remboursement du colis disparu. Or, il est bien évident que ce que désire le destinataire, c'est avoir sa marchandise et non de l'argent. J'ajoute qu'en ce qui concerne plus particulièrement l'administration des chemins de fer de l'Etat, c'est là une façon de faire des plus dommageables pour les finances publiques.

Mr le ministre a parlé également des constructions qui sont nécessaires sur les voies de chemins de fer et sur les lignes de navigation fluviale. Tout cela a-t-il donné lieu, dans ses services à l'établissement d'un programme ? La guerre nous a créé une situation très difficile: a-t-on une vue d'ensemble, un programme précis de ce qu'on veut faire tant pour les constructions que pour les utilisations ?

J'en aurais terminé si Mr le ministre n'avait tout à l'heure donné à la commission un renseignement qui me semble devoir nécessiter un éclaircissement .

Parlant de l'insuffisance du personnel, de l'éventualité du départ d'un certain nombre de R.A.T. mis à la disposition des réseaux, Mr le ministre disait qu'il demandait des hommes au ministère de la guerre et que, pour obtenir des volontaires on leur promettait certains avantages énumérés dans la circulaire qui nous a été lue, notamment un salaire quotidien de 10 fcs. Je ne discute pas le principe, pas plus que le quantum du salaire promis; mais je demande à Mr le ministre si les hommes ainsi incorporés se trouveront un salaire supérieur à celui des employés des réseaux qui exercent déjà les fonctions auxquelles seront appelés ces volontaires.

En effet, si, même dans le meilleur des buts, on créait encore une inégalité, un tel défaut de méthode que l'on constate trop souvent dans les administrations serait de nature à soulever de nouvelles réclamations : sans médire du personnel actuellement en fonctions, on peut dire qu'il n'est pas si merveilleux au point de vue de l'ordre et de la discipline qu'on puisse se permettre des expériences qui se traduiraient par de tels inconvénients.

Je pose cette question avec mesure et discrétion, mais il n'en est pas moins vrai que c'est une de celles sur lesquelles nous aimerions particulièrement à être renseignés.

M. HERVEY - Mr le ministre a dit qu'il demandait à tous les constructeurs français de faire le plus possible et le plus vite possible tout ce qu'ils pourraient de matériel neuf de chemins de fer: je sais bien qu'il est pressé par les événements, mais cela n'est tout de même pas conforme au pro-

gramme qui a été dressé lorsque des crédits ont été demandés au Parlement pour matériel neuf commandé. Mr le ministre avait promis, à ce moment, qu'on établirait un programme d'assez longue durée pour que des usines puissent se fonder avec quelque certitude d'avenir, parce que les à coups dans le travail français ne sont pas désirables, maintenant surtout que nous entrons dans le temps de paix.

D'autre part, Mr le ministre a parlé de 485 locomotives américaines et de 20 000 wagons dont on maintenait la commande parce que les fabrications étaient commencées: ces matériels correspondent-ils, précisément, au programme pour lequel il a été demandé 830 millions au Parlement ? En un mot s'agit-il bien de commandes antérieures et qu'on n'annule pas, ou bien s'agit-il là de commandes nouvelles ?

Enfin, Mr le ministre a dit qu'il avait demandé à l'autorité militaire anglaise de l'aider un peu plus qu'elle ne le fait: je lui signale - et ceci lui donnera plus de force dans ses tractations avec les autorités anglaises - que les Anglais se livrent, en ce moment encore, à des travaux vraiment bien inutiles. C'est ainsi que, du côté de Pont de l'Arche, ils construisent des kilomètres de voies de garage, au prix de travaux énormes qui seront démolis certainement l'an prochain et qui, pour le moment, ne servent à rien du tout. On fera là, dit-on, un dépôt énorme des charbons de l'Etat: j'estime que la quantité de sapeurs anglais employés à ce travail seraient mieux utilisés si on les envoyait réparer nos lignes du nord et de l'Est.

M. PAUL DOUMER - Mr le ministre disait, au début de ses explications, que son action, en matière de transports, s'arrêtait à la frontière du 1 août 1914: il est cependant toujours, je crois, dans les conditions où nous avons obtenu, après bien des difficultés, que fût placé le ministre des travaux publics.

La mobilisation avait mis tous les chemins de fer dans la main de commissions militaires, du 4<sup>e</sup> bureau et le ministre, dès le premier jour, avait été tenu complètement à l'écart de tout. Quelque intelligents que fussent les hommes que l'on chargeait ainsi d'administrer les réseaux français, ils n'étaient tout de même pas du métier: l'exploitation des chemins de fer s'en était rapidement ressentie à tel point qu'on en était revenu à une autre conception qui faisait du ministre des travaux publics le véritable ministre des transports, surtout à partir du jour où Mr Claveille a été placé à la tête de la direction des transports, placé, en quelque sorte sous les ordres du ministre de la guerre. Par suite de cette modification, il y avait dans le service une unité de direction s'appliquant à tous les transports, civils ou militaires.

Il semble que le progrès ainsi réalisé et aboutissant à une situation logique que nous n'avons cessé de réaliser, ait aujourd'hui disparu au moment où les armées françaises et alliées ont passé la frontière de 1914. Mr le ministre reste bien encore chargé des transports militaires, mais tout le matériel employé au delà de cette frontière lui échappe. Le matériel allemand reste inutilisé dans la gare des Sablons, nous

manquons de wagons à l'intérieur parce qu'on immobilise le matériel sur des voies engorgées, mais dans tout cela, Mr le ministre n'a plus rien à voir: c'est de l'autre côté de la ligne frontière de 1914.

Nous voilà donc revenus au régime ancien qui a causé tant de mécomptes. Comment a-t-on pu dire à Mr le ministre que la loi ne lui permettait pas d'appliquer son action à la suite et pour le service des armées françaises en pays ennemi?

M. HENRY CHERON - Quelle loi ?

M. PAUL DOUMER - C'est là une absurdité. Nous ne pouvons pas accepter une telle théorie qui immobilise dans les armées du matériel pendant qu'on manque de wagons pour le ravitaillement de ces mêmes armées...

M. HENRY CHERON - Y a-t-il une limite à l'autorité de Mr le ministre des travaux publics dans les armées ?

M. LE PRESIDENT - Si vous le voulez bien, messieurs Mr le ministre répondra en bloc à toutes les questions qui lui sont posées et dont il prend note.

M. PERCHOT - Mr le ministre a montré l'importance primordiale qu'il y a à établir d'abord des voies de communication quand on parle de reconstitution nationale; mais pour faire ces voies, Mr le ministre le sait mieux que personne, il faut de la main d'œuvre et des matériaux.

Or, préoccupé d'éviter le chômage, l'autorité a déjà décidé de demander aux usines qui travaillaient pour l'aviation

de faire les travaux de menuiserie nécessaires aux habitations à reconstruire dans les régions libérées: c'est peut-être mettre la charrue avant les boeufs que de se préoccuper de ces portes et fenêtres avant que les maisons ne soient rebâties, en tout cas avant que ne soient rétablies les voies de communication qui permettront de retourner dans ces contrées..

Mr le ministre est-il assuré que les usines de guerre pourront lui prêter le concours nécessaire pour l'oeuvre primordiale de reconstitution qui s'impose.? Dans le programme prévu, envisage-t-on la possibilité, pour certaines usines de guerre, de fabriquer le matériel de chemins de fer dont nous avons le plus grand besoin ?

D'autre part, un décret récent instituant le ministère industrielle  
tère de la reconstitution ~~maximal~~ charge dce ministère, m'a-t-il semblé, de fournir aux autres ministères les matières premières dont ils auront besoin: Mr le ministre veut-il nous dire s'il entend se procurer directement les matières premières dont il aura besoin, ou s'il compte que c'est ce ministère de la reconstitution industrielle qui sera chargé de les lui fournir?...

M. MILLIES LACROIX - Non seulement les matières premières, mais aussi les matières fabriquées.

M. GASTON MENIER. J'ai déjà entretenu la commission de l'armée d'une note très précise que j'ai envoyée à M. le ministre des travaux publics. Dans cette note, je me préoccupais d'une façon très nette de la répercussion de la crise des transports sur le problème, essentiel pour la Nation tout entière, de la vie chère. La question des transports doit, en effet, être envisagée à ce point de vue et il importe par conséquent qu'elle soit résolue le plus tôt possible.

J'avais présenté également dans cette note des observations qui se rapprochent de celles de M. Doumer. Je demandais en particulier quels étaient les rapports actuels entre ces trois organismes: grand quartier général, 4ème bureau et ministère des transports. Les réponses qui m'ont été données ne me donnent pas entière satisfaction et nous aurons l'occasion de revenir sur ce point. La question des transports nécessitera une enquête quand nous reviendrons sur l'examen de ce qui s'est passé pendant la guerre. Je me hâte d'ailleurs de dégager personnellement M. Claveille des critiques que je peux faire.

Je reconnais que, depuis son entrée au ministère, il a apporté un esprit de réalisation incinnu jusqu'à lui. Mais, en dehors de son action, les empiètements des services militaires devront être approfondis et donneront lieu à des critiques.

La question des transports a été mal étudiée et pas du tout résolue pendant les deux premières années de



la guerre. D'une part l'on ne faisait pas de commandes à l'étranger et de l'autre on déclarait qu'il n'y avait pas de matières premières pour construire. Aussi notre parc a-t-il diminué dans des conditions dont nous sentons le mauvais effet. Depuis, on a passé un certain nombre de commandes, mais cela n'a pas été encore suffisant.

Aujourd'hui, il nous faut travailler à la reconstitution économique du pays et résoudre dans le plus bref délai possible la crise des transports. Le pays l'exige et si nous n'arrivons pas rapidement à une solution satisfaisante, nous risquons de voir le problème de la vie chère s'aggraver encore davantage et entraîner des répercussions dans l'ordre politique...

M. LE PRESIDENT. et social!

M. GASTON MENIER. ... de telle sorte que nous serions conduits fatalement à une situation épouvantable.

M. le ministre sait quelles sont mes idées. J'irai le voir prochainement pour m'entretenir avec lui des réponses qu'il a faites au questionnaire que je lui ai envoyé au nom de la commission de l'armée.

Je termine en indiquant que ce qui est vrai pour les chemins de fer l'est aussi pour les canaux.

M. PAUL STRAUSS. Je voudrais simplement insister sur deux points de vue d'une importance capitale à mes yeux

Comme M. Doumer, j'estime que la question posée par lui est fondamentale et préjudicielle. S'il n'y a pas unité de direction, unité de commandement pour employer

un terme militaire, au point de vue des transports, nous retombons dans toutes les fautes commises antérieurement. Par conséquent, c'est là un problème d'une extrême gravité. Il ne faut pas qu'il y ait deux autorités, l'une pour l'intérieur de la France du 2 août 1914, l'autre pour l'Alsace-Lorraine et les pays occupés.

Mais ce sur quoi j'insiste encore davantage, c'est sur ce que j'appellerai la hiérarchie des besoins. En dehors de la question de matériel qui a été traitée par plusieurs de nos collègues et en particulier par M. Chéron, il est indispensable d'avoir le maximum de main d'oeuvre dans le minimum de temps.

Cette main d'oeuvre peut être puisée à différentes sources: militaires, mobilisés d'usines, coloniaux, étrangers, alliés...

M. MILLIES-LACROIX, Prisonniers de guerre.

M. PAUL STREUSS... et prisonniers de guerre.

Je demande que la réfection des voies comme la réparation du matériel roulant soit considérée comme ayant la super-priorité sur toutes les opérations de reconstitution industrielle, commerciale et économique.

Comme l'a dit M. Menier - et c'est un lieu commun - nous ne pourrions combattre la vie chère qui est un problème infiniment redoutable que par un assouplissement et une amélioration des moyens de transport. Nous ne pourrions faire le placement de la main d'oeuvre, que nous aurons en

surabondance après la démobilisation que lorsque nous aurons approvisionné les usines et les ateliers en matières premières. C'est par les moyens de transport que nous risquons de faire faillite ou d'avoir une obstruction extrêmement préjudiciable et fâcheuse. Il y a donc là un problème de Gouvernement qui se pose.

Je demande à M. le ministre ainsi qu'à M. le sous-secrétaire d'Etat de se faire les interprètes de notre émotion en ce qui concerne le rétablissement du dualisme qui avait été supprimé. Pour l'atténuation de la vie chère, les palabres, les discours, les circulaires ne serviront de rien si on ne rétablit pas les moyens de transport pour les denrées et les matières premières. Voilà quel doit être l'A B C de la doctrine de reconstitution nationale, industrielle et économique.

Nous demandons que ce qui a été déjà fait pour les nécessités de guerre par le Gouvernement assisté du commandement soit fait de nouveau. Prisonniers de guerre, militaires disponibles, travailleurs coloniaux qui n'ont pas besoin d'être rapatriés immédiatement, mobilisés d'usines qui peuvent recevoir temporairement une affectation, tous ces hommes doivent être employés utilement. Il y a un problème d'une importance capitale sur laquelle nous appelons l'attention non seulement de M. le ministre des travaux publics dont la bonne volonté est certaine, mais encore du Gouvernement pour qu'il comprenne la

super-priorité de ces besoins.

M. DE SELVES. M. Doumer a dit et M. Strauss a rappelé que l'unité de direction est une chose essentielle. Aujourd'hui les frontières légales de la France sont dépassées et je comprends à merveille que le Gouvernement a puse demander s'il n'y avait pas quelque imprudence vis à vis de nos Alliés à charger un membre du Gouvernement de certaines opérations dans les pays d'occupation. C'est probablement l'idée qui a dû inspirer la mesure que l'on a prise.

Mais il m'apparait que la question n'est pas insoluble. Il y a des accommodements en toute matière et dans celle-là en particulier. On peut très bien, et c'est à examiner sinon officiellement du moins officieusement, créer un modus vivendi.

M. PAUL DOUMER. Le cas s'est déjà produit et nous avons toujours vu l'état-major chercher à reprendre ce qu'il avait perdu.

M. DE SELVES. Il est possible qu'en fait on trouve une combinaison - on en trouve toujours quand on le veut - qui effectivement place en vos mains la direction. Je ne vous donne pas de formule. Peut-être n'en faut-il pas donner. Mais, en fait, prenez la direction et je crois que vous pouvez y arriver.

Mes collègues ont dit avec beaucoup de raison qu'il était urgent d'augmenter les moyens de transport le

plus possible. Vous nous avez dit tout à l'heure combien votre situation était pitoyable en face des compagnies qui vous déclarent qu'elles sont en déficit. La guerre a créé un état spécial, en effet. Les compagnies - et c'est ce que certains ne veulent pas reconnaître - sont en perte d'exploitation dans des conditions considérables. Cet état de choses ne peut pas durer. Il y a là des questions à régler.

Je ne suis pas étatiste. Au contraire j'aime que l'intervention de l'Etat soit aussi petite que possible et je combats toutes les tendances qui voudraient la développer parce qu'à chaque fois que l'Etat a voulu exploiter lui-même, j'ai trouvé qu'il exploitait fort mal. Je ne suis donc pas suspect à cet égard.

Mais la guerre a créé une situation tout à fait particulière. Pour une fois, je voudrais voir l'Etat en ce moment passer lui-même les commandes. Ne cherchez pas de formules: commandez franchement au nom de l'Etat et faites-vous ouvrir les crédits nécessaires. Vous réglerez ensuite la question avec les compagnies.

M. MILLIES-LACROIX. Je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur la situation très grave que crée au point de vue de l'utilisation de la main d'oeuvre ce que j'appellerai d'un mot - qu'on trouvera peut-être excessif mais que la commission de l'armée connaît depuis longtemps - le démembrement du Gouvernement.

A l'heure présente une oeuvre considérable s'impose et nous voyons divers organes gouvernementaux séparés par des cloisons étanches et se faisant la concurrence pour l'emploi de la main d'oeuvre. Tout à l'heure notre collègue Perchet appelait notre attention sur les attributions du nouveau ministère de la reconstitution industrielle. Pour des raisons d'ordre politique et social, ce ministère va utiliser le plus possible les établissements industriels de l'Etat; il va d'autre part donner de tout son pouvoir des commandes à tous les établissements privés qui travaillent pour l'Etat.

De son côté, M. le ministre de l'agriculture fait appel de toutes ses forces à la main d'oeuvre en vue de la reconstitution agricole du pays.

Enfin, M. le ministre des travaux publics vient de nous indiquer par quelles mesures il allait essayer de se procurer la main d'oeuvre qui lui manque!

Ce que je vois surtout dans cette manière d'agir c'est l'absence de cohésion entre les organes divers qui sont appelés à coopérer à la reconstitution de notre pays et c'est sur quoi j'appelle particulièrement l'attention du Gouvernement. Il ne convient pas que plus longtemps se perpétue un pareil état de choses.

On a rappelé également les difficultés qui ont existé entre le grand quartier général et ce que j'appelle le super-commandement, celui du Gouvernement: il ne devrait pas d'ailleurs en ~~exister~~ exister d'autre.

Il faut établir la juste hiérarchie. Il faut que les efforts de chacun des organes du Gouvernement convergent vers le même but. Le contraire est malheureusement à craindre avec le démembrement du Gouvernement. Depuis quatre ans, je n'ai pas cessé de le dire devant la commission de l'armée.

M. HENRY CHERON. Nous sommes tous d'accord.

M. MILLIES-LACROIX. Je crains que cette situation n'engendre des difficultés.

M. le ministre des travaux publics sait la confiance que nous avons tous en lui aussi bien à la commission des chemins de fer qu'à la commission de l'armée. ( Applaudissements ) Il en a reçu à diverses reprises le témoignage.

M. LE MINISTRE. Je le sais.

M. MILLIES-LACROIX. Le Parlement a consenti au ministre des travaux publics certaines choses auxquelles il n'aurait jamais donné son adhésion si le ministre avait été un autre que M. Claveille. C'est un fait certain. Que M. le ministre, avec toute l'autorité qu'il possède, aille donc porter au sein du Gouvernement dont il fait partie les opinions qui viennent d'être émises ici et dont je me suis fait l'interprète. ( Très bien! très bien )

M. PAUL DOUMER. On crée des organes qui ne vi-

vent qu'en fourrageant les uns chez les autres!

M. CAUVIN. Avant de faire venir dans les régions dévastées des ouvriers et des matières premières, il faut avoir reconstruit les usines. Sans quoi les ouvriers n'auront pas de moyens d'existence. Ce serait lamentable, d'autant plus que quand le corps ne travaille pas c'est l'imagination qui travaille!

M. LE MINISTRE. Je sens tout l'intérêt de la question qui vient de m'être posée par M. Milliès-Lacroix, mais je me permets de lui dire qu'elle me dépasse complètement: c'est une question de Gouvernement qui ne vise pas du tout - l'honorable sénateur l'a dit lui-même - les attributions du ministre des travaux publics.

Les paroles qu'il a prononcées, je me contenterai donc de les rapporter fidèlement à M. le président du conseil. C'est ce dernier qui doit prendre la décision.

En ce qui concerne le ministère des travaux publics, si j'avais conscience qu'il fut démembré, je n'en garderais pas une minute la responsabilité.

M. PAUL DOUMER. Il était démembré avant votre arrivée puisqu'on en avait retiré les mines!

M. LE MINISTRE. En ce qui concerne la question qui m'a été posée par M.M. Doumer, Straus et de Selves, il est délicat d'en parler. J'ai très bien compris les raisons



qui m'ont été données, mais je ne peux pas dire que je partage votre avis parce que je ne peux pas me faire à la fois juge et partie. Je suis cependant convaincu qu'au point de vue de l'intérêt national, il est essentiel que, par une combinaison ou par une autre, l'ensemble des chemins de fer dépende de mon autorité.

M. Cels a dû parler ce matin de cette question à M. le président du conseil. J'aurai moi-même l'occasion de lui en reparler ces jours-ci et je lui expliquerai le problème de la façon la plus nette.

Mon autorité s'exerce jusqu'à l'ancienne frontière. Il y a peut-être intérêt, ne serait-ce que pour la réception du matériel allemand, à ce que mon autorité se fasse sentir plus loin.

L'un de vous m'a rappelé qu'il ne fallait pas oublier de présenter la note à l'Allemagne. Ce que je puis vous dire à cet égard c'est qu'on s'est préoccupé beaucoup des préliminaires de paix et que, personnellement, j'ai été saisi de la question par M. le ministre des affaires étrangères qui m'a chargé de tout ce qui concernait les travaux publics de près ou de loin.

Dans huit ou dix jours, j'aurai terminé mon travail qui vise toute espèce de points, même ceux auxquels on n'aurait jamais pensé au premier abord: par exemple la question du régime des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Si nous prenons ces chemins de fer, il nous faudra bien prendre aussi les ressources nécessaires pour faire face

aux dépenses de la caisse des retraites. La navigation sur le Rhin, la possibilité d'établir des usines hydrauliques sur le Rhin, le droit de détourner par l'Alsace une partie du trafic qui irait en Allemagne par le St Gothard... voilà une série de questions qui se posent.

J'ai constitué un certain nombre de commissions. Il s'y trouve un membre du Parlement, qui fait partie du Comité consultatif des chemins de fer, des ingénieurs... Ces commissions terminent leur travail très consciencieusement. M. Pichon m'a fait toute confiance à cet égard et, dans quelques jours, je pourrai lui donner le résultat de nos efforts.

En ce qui concerne le matériel allemand, je vous ai indiqué qu'il y aura un jour en France des locomotives et des wagons allemands. Il me faut prévoir la possibilité soit de les garder, soit de les rendre. Voici pourquoi. Si je les garde, on déduira leur valeur du montant des dommages de guerre parce que nous les payerons d'une façon ou d'une autre. De plus je priverai les industriels français d'un nombre correspondant de commandes.

La question est d'ailleurs très complexe. Si, au moment où je devrai les restituer, j'ai besoin de matériel pour la vie économique du pays, je n'hésiterai pas à les garder. Ce que je veux, c'est la possibilité de les rendre si cela me plaît. Ce problème doit donc être examiné sous toutes ses faces, sans quoi nous risquons de faire du mauvais travail.

On m'a posé une question au sujet du transport du charbon italien. On en a parlé plusieurs fois déjà à la commission de l'armée. Vous ~~en~~ demandez la suppression de ce transport à travers la France; moi aussi. J'ai fait les efforts les plus énergiques, ainsi que M. le président du conseil, pour y arriver. Mais ces efforts n'ont pas été entièrement couronnés de succès.

Cependant, il y a quinze jours, j'ai pris sur moi, d'accord avec M. le président du conseil, de notifier d'une façon formelle au Gouvernement italien qu'à partir du 15 décembre, je refusais de transporter une tonne de charbon italien. Depuis cette décision, je suis enveloppé - il n'y a pas d'autre termes - tantôt par l'ambassadeur tantôt par les représentants du Gouvernement italien, mais l'enveloppement n'a pas réussi. Encore hier, un grand personnage m'a supplié de revenir sur ma décision. J'ai répondu de la manière suivante: " Si vous me donnez tous les wagons et toutes les locomotives voulus, je consentirai peut être à laisser passer votre charbon sur mes voies jusqu'au 15 janvier 1919. Mais à partir du 15 décembre, je ne veux plus rien distraire de mon matériel français." Voilà! Nous avons rendu un service immense à l'Italie en lui transportant son charbon. Aujourd'hui, il n'y a plus de danger en Méditerranée: il n'y a qu'à recommencer le transport par mer!

M. HENRY CHERON. cela va vous rendre 250 locomotives et 6.000 wagons.

M. LE MINISTRE. Parfaitement.

M. Chéron m'a demandé où nous en étions pour la réparation du matériel roulant. J'en ai déjà dit un mot. Je reconnais que nous ne sommes pas arrivés à effectuer autant de réparations que nous l'escomptions. En voici la raison. Dans le personnel spécialiste sur lequel je faisais état - car il faut des spécialistes - se trouvaient des Américains que le Gouvernement américain, par des engagements solennels, avait promis de m'envoyer. Ils ne sont pas venus!

On m'a déclaré que cela tenait à la grippe! Que ce soit la grippe ou l'armistice, le résultat est le même: on ne les a pas envoyés. C'est pourquoi le personnel immobilisé, au lieu de diminuer, a encore augmenté. Aujourd'hui les Américains ne veulent plus envoyer de spécialistes en France. Il est inutile d'insister; il n'y a rien à faire

Dans ces conditions, que faire pour les réparations? Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, j'ai réuni moi-même les constructeurs et je leur ai parlé le langage le plus énergique. Je leur ai demandé de me faire connaître tous leurs besoins avant le 20 décembre. Je ne peux pas, en effet, chercher des ouvriers et réclamer des matières premières sans savoir le nombre et les quantités qu'il convient. Je serai donc fixé à ce sujet le 20 décembre et

nous pourrons travailler. Je suis d'ailleurs persuadé que M. le président du conseil donnera les ordres nécessaires pour que tout ce qui me concerne soit classé en super-priorité.

M. Hervey m'a demandé si j'avais fait un programme. J'en ai fait un au mois de février dernier et M. Hervey lui-même en a été le rapporteur au mois d'avril. Je ne me suis pas préoccupé simplement du matériel roulant nécessaire pour faire face aux besoins immédiats; je me suis préoccupé aussi du matériel ~~nécessaire~~ qu'il va falloir faire construire dans les 5 ou 10 années qui suivront la guerre. Nous avons donc dressé un programme d'ensemble.

J'indique en passant à la commission que, dans le comité dont je lui ai parlé tout à l'heure, figure le président de la Chambre syndicale des constructeurs de matériel et deux ou trois autres personnes très compétentes qui peuvent donner à leurs collègues toutes indications utiles.

M. HERVEY. où en est-on au point de vue de l'unification du matériel?

M. LE MINISTRE. C'est là pour moi une question très importante. En effet, une des grosses difficultés de la guerre a été la réparation du matériel par suite de la diversité extrême des wagons et des machines. Chaque compagnie, en effet, tenait à avoir son modèle à elle

et comme il y a 6 réseaux vous voyez à quelle variété on aboutissait.

J'ai pris une décision aux termes de laquelle, à l'avenir, les commandes de matériel devront répondre à certaines conditions. Il ne faut pas oublier que les machines qui servent en plaine ne peuvent pas servir en montagne. On a donc établi quatre types de machines qui répondent à tous les besoins: ces quatre types devront être adoptés sur tous les réseaux.

Cette décision a été parfaitement acceptée. Jusqu'à ces derniers temps, les compagnies n'avaient rien voulu entendre, mais la guerre a changé l'esprit de beaucoup de gens et je n'ai rencontré aucune difficulté.

Les membres de la commission m'ont parlé du personnel. Le problème est extrêmement délicat. J'ai besoin de personnel et je ne peux le chercher que là où il est. Il n'y a de personnel jeune qu'à l'armée. Les hommes un peu âgés ne sont guère faits pour être cheminots.

Dans l'engagement dont je vous ai donné lecture, nous avons proposé aux volontaires exactement les conditions auxquelles sont soumis les employés actuels. Je ne leur donne donc pas de faveur spéciale: ils ont exactement les avantages et les appointements ~~des~~ du personnel ordinaire.

D'ailleurs la notice que je vous ai lue a été faite sur mon conseil par les directeurs des grands réseaux. M. Abrami m'avait demandé de préparer ce travail.

Je me suis entendu avec les compagnies de chemins de fer et nous avons arrêté la circulaire tous ensemble. Il y a donc accord unanime. J'ai d'ailleurs lu ce papier au président du Comité de ceinture, M.Mauris qui l'a trouvé très bien.

Les compagnies et moi, nous désirons vivement que les engagements volontaires se fassent le plus rapidement possible et en grand nombre. Nous avons besoin de 75.000 hommes. S'il s'en présentait davantage, j'en serais enchanté.

Le personnel s'en va avec facilité et si le trafic augmente, il faut augmenter le chiffre du personnel. Le nombre de 75 000 dont j'ai parlé correspond à peu près aux besoins actuels: s'il vient 25 000 hommes de plus, ils seront les bienvenus.

On a parlé encore du concours des usines de guerre pour la fourniture du matériel roulant: je vous donne ma parole qu'on fera toutes les réparations et qu'on construira tout le matériel roulant que j'estime nécessaire, ou bien je passerai la main à un autre. Je ne céderai jamais sur cette question et je suis convaincu que, en cette matière, je ne rencontrerai pas d'opposition de la part de Mr le président du conseil. Seulement, je n'entends le saisir de la question que lorsque j'aurai en mains tous les éléments dont j'ai besoin.

Au surplus, le Parlement va être saisi de la question. Les compagnies de chemins de fer consentent bien à commander 500 ou 600 locomotives et 1 000 voitures, mais c'est insuffisant. Or, en vertu de la législation actuelle, je ne peux les obliger à commander et à payer davantage. Aussi un projet de loi a-t-il été déposé sur le bureau de la chambre des députés le 22 novembre dernier.

Dans l'exposé des motifs de ce projet de loi, nous faisons ressortir la nécessité de remettre au point de vue pratique, pour le public, les réseaux dans une situation équivalente à celle qu'ils avaient avant la guerre et aussi de réparer les voies qui laissent à désirer; le nombre des accidents augmente parce que les voies sont en mauvais état .....



M. GASTON MENIER - Elles ont "tenu" de façon remarquable .

M. LE MINISTRE - Oui; mais il y a tout de même beaucoup à faire, et non seulement sur les réseaux d'intérêt général, dont j'ai longuement parlé, mais aussi sur les lignes d'intérêt local que nous avons pillées et saccagées...

M. LE PRESIDENT - En personnel et en matériel.

M. LE MINISTRE - On a pris le matériel de ces lignes d'intérêt local non seulement dans les départements envahis, mais dans tous les autres départements, dans les Deux-Sevres, dans les Cotes du Nord, dans le Var, dans le Cantal...

Aujourd'hui, pour liquider la situation, on se propose d'appliquer la loi sur les réquisitions, de payer le matériel au prix d'avant-guerre, auquel on ajoutera un pourcentage. Mais alors, des difficultés surgissent à peu près dans tous les départements et il n'y en a guère que deux ou trois dans lesquels la question ait été réglée.

Il n'y a, à mon sens, qu'une manière de régler les différends qui ont surgi. Je ne veux pas enrichir les départements ou les actionnaires; mais il est de mon devoir de remettre ces lignes d'intérêt local dans l'état dans lequel elles étaient avant la guerre; je leur donnerai des rails, des locomotives, des wagons: comme cela, elles n'auront rien à réclamer.

C'est à cela que tend l'article 1<sup>er</sup> de notre projet de loi.

Dans l'article 2, je demande au Parlement les pouvoirs nécessaires pour commander du matériel roulant pour les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

En effet, d'après la législation actuelle, quand une compagnie ne veut pas passer de commandes, je ne peux rien lui imposer avant d'avoir constaté les besoins : or, comment constater, comment prévoir aujourd'hui ce que sera le trafic dans deux ou trois ans ?

M. PAUL DOUMER - Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'il sera important.

M. LE MINISTRE - A tout ce que je leur dis, les compagnies répondent qu'elles n'ont pas d'argent. Je leur dis que je n'ai pas le temps de discuter et que je m'occupe des intérêts de la France; et je vais demander au Parlement l'autorisation de commander du matériel. En même temps, je prévois un compte spécial et quand je remettrai du matériel à un réseau il le paiera en déduction de ce compte spécial.

J'ai bien réfléchi à cette question des chemins de fer qui m'est un peu familière, vous le savez: vraiment, quand on constate l'état dans lequel sont les réseaux français, les grands et les petits, d'intérêt général ou d'intérêt local, on doit se dire que Gouvernement et Parlement ont le devoir de les remettre en bon état, sinon, c'est le public tout entier qui en souffrira. Et je ne veux pas discuter pour savoir quel régime serait le meilleur: le feu est à la maison; je veux l'éteindre en faisant construire du matériel et en le mettant à la disposition du pays.

M. CAUVIN - Si vous voulez que les compagnies passent des commandes et achètent du matériel, il faut leur rembourser leurs pertes; c'est là une des premières réparations de dommages de guerre auxquelles il faudra s'attacher

~~XXXXXXXX~~ M. GASTON MENIER - N'oublions pas, non plus, que l'agriculture doit jouir de privilèges particuliers dans cette question des transports.

M. LINTILHAC - Mr le ministre prévoit-il une date pour le desserrement économique et pour le redressement de la vie chère ?

M. LE MINISTRE - Je ne suis pas un économiste; je ne suis qu'un modeste ingénieur qui s'occupe de ses chemins de fer: tout ce que je pourrais vous dire serait sans portée comme sans fondement.

M. LE COMTE D'ELVA - Grâce à la victoire, nous nous en tirerons encore quand même.

M. LE PRESIDENT - Si personne ne demande plus la parole, je remercie, au nom de les commissions de l'armée et des chemins de fer, Mr le ministre des explications qu'il nous a données.

\$ (M<sup>mes</sup> le ministresse retirent)

