

Accident de Troyes

(s) CD 23. 1.40 7 II

(s) CD 27. 2.40 12 II

Interpellation Chambre séance du 13. 3.40 (J.O. D. 14. 3.40)

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction  
du 23 janvier 1940

QU. II - Accident de Troyes

D. 7

QUESTION - Au point de vue de la criminalité, il y a eu un nombre assez élevé d'individus au cours de la dernière semaine. Certes il n'est pas mal de constater que l'accident mortel, c'est au particulier le cas de l'incident qui s'est produit le 17 janvier au roulage de la voie du Nord : un train venant de la ligne de Chantilly a fait virer

qu'il assurait ce train depuis 15 jours et il n'était reposé  
14 heures avant de prendre son service.

As la conséquence du commandement - Les dégâts matériels  
sont considérables. Le train de permissionnaires n'était pas  
très chargé. S'il avait été complet, l'accident aurait pu  
avoir des conséquences très graves.

sur une aiguille manœuvrée électriquement et a déraillé.

M. CHAMONIC, Directeur de la Région Nord, a parfaitement élucidé les causes de cet incident, qui est dû à un mauvais isolement entre deux fils, ce qui a donné naissance à des courants vagabonds : le moteur d'aiguille se trouvant alimenté dans un sens puis dans l'autre, l'aiguille s'est entrebaillée alternativement à gauche et à droite et les essieux du train ont sillonné tantôt sur la voie de droite et tantôt sur la voie de gauche. Le train roulait à une vitesse de 60 km à l'heure et c'est par un hasard heureux que ce déraillement n'a pas eu de conséquence grave.

M. LE BRUNAY.— Cela s'explique parce que les wagons déraillés n'ont rencontré aucun obstacle. Un déraillement n'a généralement de suites graves que parce que les véhicules déraillés viennent heurter des obstacles.

M. LE PRUD'HOMME.— Il est intéressant de savoir que le déraillement a été provoqué par un court-circuit, mais j'aimerais connaître la cause de ce court-circuit.

M. BRUNEL.— Un axe s'est enroulé par suite de l'usure d'un isolant. Si ce matériel avait subi une visite régulière, cette usure aurait été décelée. L'attention a été attirée sur ce point et le nécessaire a été fait.

Par ailleurs, lorsque les circonstances nous le permettront, nous étudierons la question à nouveau, car le système utilisé présente certaines imperfections.

M. LE BRUNAY.— Dans ce système, on utilise un courant sous la même tension de 110 volts, pour la commande de l'aiguille et pour le contrôle de sa position. Cela présente évidemment des avantages techniques considérables et diminue sensiblement le prix de revient des installations. Mais, si un

allage se jette entre les deux circuits, le courant de court-circuit qui, dans un autre système n'est pas possible, s'il est alors interrompu dans le circuit de secours, arrêtera tout le moteur, mais, au contraire, le mettra en marche.

Comment ce relais a-t-il pu se produire ? Tout d'abord, le court-circuit s'est déclaré à un endroit où l'isolation n'était pas assez bonne d'une ligne en bâche ou de la ligne analogique, mais que cela existe on d'autre on sait ; alors que le relais n'a pas été déclenché, nous allons faire le démontage pour y jeter un coup d'œil.

Quand on a jeté un coup d'œil sur le circuit d'alimentation du démonteur qui doit normalement se déclencher lorsque un tel court-circuit se produit, mal, par suite d'une petite cassure de connexion de quelque, à laquelle il est, pour l'instant, impossible de remédier, le démonteur n'a pas fonctionné correctement, mais après 10 secondes environ.

Une meilleure méthode consiste à utiliser des aiguilles bâchées. Il n'est pas certain que les circuits à deux conducteurs offrent plus de sécurité que les circuits à un seul conducteur, mais leur prix de revient est double.

M. BERTHELOT - Un grave accident s'est produit dans la nuit de samedi à dimanche dernier, dans les circonstances suivantes : le dédoublement d'un train de permissionnaires a été demandé au dernier moment au départ d'ailleurs. Ce train n'a pu être formé qu'avec un important retard de 8 à 9 heures, car il a fallu faire venir une rame de voyageurs avec une machine et le personnel d'accompagnement. Ce train de permissionnaires s'est présenté à la bifurcation de Saint-Julien près de Troyes, en même temps qu'un train-poste qui venait de Saint-Dizier. Ce train-poste présente cette particularité que son horaire est très étendu, et, les jours précédents, on avait déjà constaté qu'il était en avance sur son horaire. La ligne de Saint-Dizier à Troyes est une ligne sur laquelle, en temps de paix, il y a peu de trafic ; aussi n'est-elle pas très bien équipée. Quoiqu'il en soit, le train-poste était en avance de 15 minutes sur son horaire normal. Les gares qui précédaient la bifurcation s'en étaientaperçus et avaient présenté au mécanicien le signal de ralentissement. Le mécanicien ne l'a pas vu. Il y a certainement eu faute des gares ; étant donné que le train était tellement en avance, elles devaient présenter non le signal ~~deux signaux~~ de ralentissement, mais le signal d'arrêt avec pétards. Le train, en arrivant au voisinage de la bifurcation, a rencontré les signaux d'avertissement au jaune. La situation était complexe, parce qu'au voisinage de la bifurcation, il y a un raccordement direct ; par conséquent, la signalisation est assez embrouillée ; néanmoins, la nuit, le mécanicien ne peut pas s'y tromper parce que, grâce à la combinaison des feux, seule subsiste l'indication la plus imprévisible, de sorte que, si l'enclencheur de la bifurcation

du raccordement était à l'ouverture, le mécanicien ne devait voir que le feu jaune, et, en fait, il n'a dû voir que ce feu. Ce qui paraît extraordinaire, c'est que le mécanicien n'ait pas ralenti, étant donné les trois signaux d'avertissement qu'il avait rencontrés. Que s'est-il passé dans son esprit ? On n'en sait rien et on ne peut pas le savoir puisqu'il a été tué dans l'accident. Les deux mécaniciens ont été tués ainsi que le chauffeur et 4 permissionnaires ; il y a 5 blessés graves et une trentaine de blessés plus ou moins légers.

M. LE PRÉSIDENT - Il y a, en toute une série de fautes.

M. LE MINISTRE - Quand un mécanicien circule en avance, c'est la preuve tout au moins qu'il ne fait pas bien attention à sa marche. Il appartient justement aux gares, en l'arrêtant ou en le ralentissant, de lui rappeler qu'il ne fait pas attention. À la décharge des gares, il faut dire qu' étant donné les circonstances actuelles, il n'est pas toujours très facile de savoir quel est le train qui se présente.

M. GRIMBERT - Elles ont cependant manœuvré le signal de ralentissement.

M. BERTHELOT - Oui.

M. LE MINISTRE - Elles hésitent à arrêter le train.

M. BERTHELOT - Le poste de régulation était occupé à régler un autre incident et l'opérateur était, paraît-il, un nouveau.

M. LE MINISTRE - Je crains que le mécanicien fût fatigué, mais, dans la circonstance, cela n'est pas. C'est un mécanicien de la Région Sud-Est, c'était la 3ème ou 4ème fois

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction

du 27 février 1940

-----  
Accident de Troyes

Inv. II (s) p. 12

M. LE PRÉSIDENT. - Pourquoi le député BRACHARD met-il tant d'insistance à interpeller à propos de l'accident de Troyes ?

M. BRACHARD. - J'ai vu le député BRACHARD à La Chambre. Il a beaucoup fréquenté les chevillots retrouvés et les agents de trains. Or, ces derniers se sont plaints de la réglementation qui surpasse un agent de train et ils ont déclaré à M. BRACHARD que s'il y avait eu un agent de train en tête, celui-ci aurait pu voir les signaux et arrêter le convoi. C'est sur ce basant sur ces déclarations que M. BRACHARD a déposé son interpellation. Or, ces déclarations sont inexactes : les agents de trains n'ont jamais été tenus d'observer les signaux, sauf dans quelques cas particuliers, par exemple sur la ligne Paris-  
*(en cas de contre-sens.)* temps. En tout cas, jusqu'à l'obligation des signaux par un chef de train n'a permis d'éviter un accident.

M. LE PRÉSIDENT. - Le rétablissement de la mesure supplémentaire nous obligerait à prévoir 20.000 agents de plus.

M. BRACHARD. - Le ministre répondra d'ailleurs d'une façon très complète, parce qu'il a été entendu qu'à cette occasion, il ferait le point en ce qui concerne l'effort accompli par le chemin de fer depuis le début des hostilités.

du 14 mars 1940

## Débats parlementaires

## CHAMBRE

Page 527 -

Discussion d'une interpellation concernant  
l'accident de Saint-Julien près de Troyes

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle la discussion de l'interpellation de M. BRACHARD sur les conditions dans lesquelles . . . . .

s'est produit, le 21 janvier 1940, le grave accident de Saint-Julien, près Troyes, causant la mort de trois cheminots et de plusieurs permissionnaires, et sur la nécessité de rétablir d'urgence les mesures de sécurité supprimées pour des raisons d'économie.

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu un décret désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics :

M. Berthelot, ingénieur des mines, directeur du cabinet du ministre des travaux publics et des transports;

M. Faiyre d'Arcier, inspecteur des finances, chef du cabinet du ministre des travaux publics et des transports;

M. Claudon, conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer et des transports;

M. Moroni, directeur-adjoint des chemins de fer et des transports.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. Brachard, pour développer son interpellation.

M. Emile Brachard. Messieurs, la discussion de l'interpellation que j'ai déposée sur l'accident de chemin de fer qui s'est produit à Saint-Julien, près de Troyes, va me permettre de rechercher devant vous les causes de cet accident et d'indiquer les remèdes qui, à mon sens, doivent être apportés à la situation que je vais analyser.

Elle permettra aussi à M. le ministre des travaux publics de faire connaître les décisions qu'il a pu prendre déjà pour remédier aux défauts que je vais signaler.

Dans la nuit du 20 au 21 janvier dernier, une collision s'est produite entre deux trains qui abordaient une bifurcation importante, à Saint-Julien, près de Troyes, bifurcation qui commande l'arrivée des trains du Nord-Est et de l'Est.

Les conséquences de cet accident ont été les suivantes : 10 morts, dont 3 cheminots et 7 soldats permissionnaires, 40 blessés, dont aucun, heureusement, n'a succombé à ses blessures.

Le choc a été très violent. J'ai dans mon dossier des photographies que je tiens à la disposition de M. le ministre des travaux publics ; mais je suppose qu'il les possède également.

Les soins nécessaires ont été donnés immédiatement aux blessés, sur une intervention personnelle de M. Ducos, sous-secrétaire d'Etat de la défense nationale, qui s'est aussitôt transporté sur les lieux et a constaté que ces soins avaient été rapidement et admirablement donnés, ce qui a permis de sauver des vies humaines.

Il n'en reste pas moins que nous avons à enregistrer un douloureux bilan.

Cependant, comme je l'ai déjà indiqué lors du bref débat qui s'est institué sur la fixation de la date de la discussion de mon interpellation, un hasard presque miraculeux, en cette circonstance tragique, a fait que ce bilan n'a pas été un bilan de catastrophe.

Cela tient au fait que ces deux trains se sont abordés par la tête des convois.

L'un était un train postal, train léger composé de 16 voitures ; l'autre était un train de permissionnaires, transportant près d'un millier d'hommes.

Le train postal venait de Vitry-le-François, était passé à Brienne-le-Château et se dirigeait vers Troyes. Depuis son départ de Vitry-le-François, il avait pris une avance constante. A son arrivée à deux kilomètres de Troyes, il avait encore de dix à douze minutes d'avance.

Nous devons d'abord nous demander ce qui doit se passer lorsqu'un train, dont l'horaire est fixé à la minute, à la seconde, arrive en avance près de son point de destination.

Si le service de sécurité était normalement assuré, les chefs des stations intermédiaires ou les employés préposés à la garde de nuit des stations devraient attirer l'attention du mécanicien en actionnant les signaux de ralentissement. Il semble bien que cela n'ait pas été fait.

Un second service de sécurité est constitué par le poste de commandement régulateur. La Chambre sait que ce P. C. R., comme on l'appelle couramment en langage technique, est un organisme merveilleux qui permet de suivre à la minute, sur un graphique, la marche des convois.

L'opérateur du poste de commandement régulateur est en liaison constante avec les gares franchies par le train qu'il est chargé de surveiller.

Cet opérateur, qui voit, pour ainsi dire, comment les trains se déplacent, voyait bien, sur son graphique, les deux trains, le train-poste et le train de permissionnaires, s'approcher de la bifurcation de Saint-Julien.

Je vous prie de retenir que le train de permissionnaires avait neuf heures de retard. On savait donc depuis un certain temps qu'il ne roulait pas suivant son horaire normal.

L'opérateur voyait donc ces deux trains se présenter ensemble à l'approche de ce que les cheminots appellent le tronc commun.

Qu'a-t-il fait ? Je pense qu'il pourra dire qu'il a observé le règlement. Mais est-ce suffisant ?

Il a fait fermer les signaux au train postal qui était en avance, de façon à laisser la voie libre pour l'entrée du train de permissionnaires en gare de Troyes. Quatre signaux successifs ont été fermés. Mais ils ont été brûlés, il faut le reconnaître, par le mécanicien qui conduisait ce train postal.

Pourquoi ? Faute ou défaillance ? On ne le saura jamais, car ce malheureux mécanicien est mort. Il a payé cette faute ou cette défaillance de sa vie.

Des mesures de sécurité suffisantes étaient-elles prises pour parer précisément à ce défaut d'observation des règlements par le mécanicien ? Je réponds : « Non », et je vais m'efforcer de démontrer l'insuffisance de ces mesures de sécurité.

C'est le but de mon interpellation.

Comment est assurée la marche des trains et comment se trouvait assurée, en particulier, celle du train postal qui a causé la catastrophe ?

Actuellement, seul le mécanicien possède la feuille de marche, c'est-à-dire l'horaire de son train. C'est lui qui est tenu d'observer cet horaire, de passer à l'heure indiquée aux stations où il ne s'arrête pas, de s'arrêter aux gares qu'il dessert et d'en repartir aux heures prévues sur son tableau de marche.

C'était une nuit de la période de grand froid. Il était minuit. Je reconnais que le gel et la neige peuvent expliquer l'accident. Mais, cette nuit-là, le train postal était conduit par un mécanicien étranger à la région de l'Est. Il appartenait au dépôt de Montargis et connaissait peu le parcours, puisqu'il ne l'avait fait qu'une fois.

Il arrivait à la bifurcation et abordait l'entrée en gare de Saint-Julien dans une courbe. Il était en avance. Sans avoir ralenti sa vitesse, il brûla les signaux successifs et même le signal carré d'arrêt absolu. Peut-être l'a-t-il vu trop tard. On ne le saura jamais, puisque le malheureux a trouvé la mort dans l'accident.

Le freinage paraît avoir été effectué, mais, en raison de la neige et de la glace, il n'a pas donné le résultat attendu.

Je doute que l'accident se fût produit si le train avait été conduit par un agent de la région de l'Est. Il aurait connu les difficultés d'accès à la gare de Saint-Julien, l'approche de la bifurcation en courbe. En outre, sur le réseau de l'Est — je l'ai vérifié — un train ne doit pas arriver en avance, alors que c'est possible, dit-on, sur l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

Le fait essentiel à retenir, c'est que, dans un esprit d'économie, le train postal, comme un certain nombre de trains de régime secondaire, n'avait qu'un conducteur et que celui-ci était placé à la queue du convoi. Il ne pouvait donc pas être en communication avec le mécanicien.

Cet unique conducteur n'avait pas l'horaire détaillé de la marche du train, et il ne pouvait pas connaître les modifications d'horaire que les nécessités militaires pouvaient imposer en cours de route.

Ce conducteur placé à la queue du train qui abordait la bifurcation dans une courbe n'a pu voir que des signaux fermés. En effet, la pédale automatique fermant les signaux dès qu'ils sont franchis par la tête du train, le conducteur placé en queue du convoi ne peut savoir si ces signaux ont été fermés régulièrement par le passage du train ou avant son passage.

Placé dans le fourgon de tête, comme cela se faisait avant que certaines décisions eussent supprimé du personnel, et possédant la feuille de route, il n'aurait pas toléré que le train fût en avance à l'approche de la gare d'arrivée et, en communication avec le mécanicien, au moyen de la cloche d'alarme du tender, il n'aurait pas manqué de constater que celui-ci brûlait un, deux, trois, quatre signaux. A ce moment, comme c'eût été son rôle d'agent de sécurité, il aurait attiré l'attention du mécanicien et la collision ne se serait sans doute pas produite.

Je sais que je puis être, sur ce point, en désaccord avec la direction technique des chemins de fer sur le rôle du chef de train en tête. J'ai pris mes précautions : j'ai réuni des documents que je crois irréfutables.

Le règlement concernant les agents de train, et qui est certainement en usage dans la région de l'Est, prescrit ceci, à son article 19 :

« En route, l'attention des conducteurs doit se porter sur leur train et sur la position des signaux, pendant tout le temps où ils ne sont pas occupés au service des bagages et des marchandises. Ils doivent être particulièrement vigilants à l'approche des gares et des points où, sur la double voie, un service à voie unique prévu par un ordre de service est établi.

« Ils doivent surveiller l'état de chargement des wagons.

« Si, pour un motif quelconque de sécurité, il y a lieu de provoquer l'arrêt du train, les conducteurs doivent, sans hésitation, opérer de la façon suivante :

« Le conducteur de tête doit, suivant le cas, soit mettre en action la cloche, le timbre ou le sifflet de la machine, soit provoquer une dépression dans la conduite générale, au moyen du robinet de vigie. »

Il n'y avait pas de conducteur de tête. Ce point est très important.

La confirmation de ce que je viens de dire sur le rôle du conducteur de tête, qui a été supprimé, je la trouve dans l'article 113 de l'ordre général n° 4 sur la

Ceci me ramène à cela en ce sens que cette suppression des tarifs de groupage correspond précisément à la paix faite entre le rail et la route.

A un certain moment, le chemin de fer, pour se défendre contre la concurrence redoutable des transporteurs publics, avait établi ces tarifs de groupage. La parité tarifaire ayant été instituée par décret et, ce qui était plus important, acceptée par les transporteurs routiers, il n'y avait plus de raison de maintenir ces tarifs.

Voilà, en ce qui concerne la suppression des tarifs spéciaux, une indication qu'il est peut-être intéressant de retenir.

Que reste-t-il donc de cette interpellation ? Deux leçons. Dans l'accident de Troyes, le surmenage ouvrier n'a rien à voir. Le Meur a commis une faute. Il est mort. Je prie simplement la justice de ne pas chercher plus avant. Aucune autre responsabilité que celle de ce malheureux n'a été engagée dans cette petite tragédie.

Mais enfin, il est certain que les cheminots supportent présentement un nombre d'heures de travail que n'accomplissent pas des ouvriers mieux payés (*Très bien! très bien!*) et lorsque le problème de la hausse du coût de la vie ne se posera plus et que nous pourrons envisager la péréquation des salaires, il sera alors permis de comparer ce que touche un cheminot au salaire de l'ouvrier d'une usine d'armement.

Il est probable qu'alors justice sera faite. Mais, en attendant, reste posé le problème de la durée du travail, et je puis vous dire, monsieur Brachard, en dehors de la leçon qu'il y a lieu de retenir de vos paroles, et non pas de l'accident, qu'il est dans ma pensée, sitôt qu'il me sera possible, d'alléger ces charges horaires, pour traduire en actes les sentiments que j'ai exprimés à la grande collectivité des cheminots.

Et je voudrais tirer de cette interpellation une deuxième leçon : je voudrais que, de temps en temps, nous soyons contents de nous.

Oh ! ce n'est pas en pensant à moi que j'exprime cette pensée, c'est une satisfaction collective que je voudrais traduire. (*Très bien! très bien!*)

Nous avions éprouvé, lors de la dernière guerre, une extrême difficulté à ajuster l'effort militaire à la collaboration des services civils, parce qu'il y avait plusieurs réseaux, des règlements différents, des hommes différents, des méthodes d'exploitation tout à fait différentes.

Et au temps où M. Léon Blum assistait Marcel Sembat au ministère des travaux publics, la grande difficulté était d'établir une liaison permanente, cordiale et efficace entre le colonel Gassouin, responsable des services des chemins de fer pour la guerre, et les différents réseaux.

Si, aujourd'hui, aucune difficulté, aucun malentendu ne s'est produit entre les chefs militaires et leurs collaborateurs civils, nous le devons en grande partie à l'existence et au fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français. (*Très bien! très bien!*)

S'il y avait doute sur l'excellence de cette initiative réalisée par mon prédécesseur et ami, M. Queuille, la guerre en ferait la meilleure démonstration. (Applaudissements.)

On a unifié et l'on a bien unifié.

Et je demande la permission d'associer dans un même remerciement, en cours d'épreuve, en cours d'opération, comme disent les militaires, les cheminots, les humbles cheminots que nous saluons de notre respect, et les chefs qui, loyalement, cordialement, avec une vigilance de toutes les heures, ont assumé l'une des plus hautes charges de la défense nationale. (Vifs applaudissements.)

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

**M. Emile Brachard.** Dans le très éloquent discours qu'il vient de prononcer, M. le ministre des travaux publics nous a demandé de retenir la leçon, non pas des faits, mais des paroles que j'avais prononcées.

Bien plus modestement, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous demande de retenir la leçon des faits.

Or, il est deux questions sur lesquelles vous me permettrez, monsieur le ministre, de ne pas être tout à fait d'accord avec vous.

Je vous demande, en effet, de ne pas condamner délibérément le rétablissement du conducteur de tête dans les trains où il apparaîtra prudent de maintenir la dualité des conducteurs.

Je vous demande, en second lieu, de revoir la question du rôle joué par le poste de commandement régulateur qui peut, à mon sens, éviter l'accident. Vous ne m'avez d'ailleurs pas répondu sur ce point.

Les paroles que vous avez prononcées, monsieur le ministre des travaux publics, sur la situation matérielle des agents de ce grand service de défense nationale, seront, j'en suis sûr, accueillies comme un sujet d'apaisement et de tranquillité pour un avenir que vous aurez à cœur de rendre aussi prochain que possible.

Je me félicite d'avoir soulevé devant la Chambre un débat qui vous a permis de dresser le bilan de l'action d'un grand service et de rendre hommage — un hommage auquel, je n'en doute pas, la Chambre s'associe sans réserve — à la fois au personnel d'exécution et aux chefs qui dirigent.

C'est dans cet esprit, mon cher ministre, que je déclare, au nom du groupe radical et radical-socialiste, accepter l'ordre du jour pur et simple, auquel nous attachons la signification de la confiance dans votre action et dans celle du Gouvernement tout entier. (Applaudissements.)

**M. le ministre des travaux publics.** D'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'ordre du jour pur et simple, avec la signification de la confiance, accepté par le Gouvernement.

(L'ordre du jour pur et simple, mis aux voix, est adopté.)

composition et la circulation des trains, qui a fait l'objet d'une réimpression au mois de février 1937. On y lit en effet:

« En cours de route, les chefs de train doivent se rendre compte de l'horaire réel suivi par le train. A cet effet, ils vérifient fréquemment l'heure effective de passage aux stations franchies sans arrêt, en particulier celles qui sont énumérées ci-dessous.... »

Suit un tableau concernant les diverses lignes en service.

Ce rôle, le chef de train en queue ne peut pas l'accomplir.

Il en allait tout autrement, il y a quelques années. Je puis même dire qu'il en est tout autrement encore dans les trains à grand parcours. Cette obligation tutélaire imposée par le règlement au conducteur de tête de s'assurer de la vigilance du mécanicien, on n'aurait pas dû la supprimer.

J'ai interrogé un grand nombre de conducteurs de train à la retraite, qui ont fait toute leur carrière dans cette fonction; ils m'ont tous déclaré qu'ils avaient toujours suivi cette règle et qu'elle devait être constamment observée.

Le conducteur de train doit parer à une défaillance possible du mécanicien. C'est le rôle que lui prescrivent les articles du règlement le concernant.

On a supprimé les conducteurs de tête, par mesure d'économie. On a maintenu les conducteurs en queue des trains: nous savons bien pour quelles raisons.

Un accident peut avoir pour résultat l'arrêt du train; il faut que le convoi puisse être immédiatement couvert à l'arrière, pour éviter une collision: c'est le rôle du conducteur de queue. Mais il n'est pas moins nécessaire de couvrir le train en avant, lorsque, par suite d'un déraillement, par exemple, des voitures de tête obstruent l'autre voie. Il est impossible de protéger un convoi en avant et en arrière, dans un délai assez bref, avec un seul conducteur placé en queue, surtout lorsqu'il s'agit d'un train de marchandises composé d'une cinquantaine de voitures.

En tout cas, sur l'ancien réseau de l'Est, il y avait toujours un conducteur en tête et un autre en queue des trains.

Si on a réellement supprimé cette mesure de sécurité, on a eu tort et il faut immédiatement la rétablir, maintenant que la circulation est chaque jour plus intense. On aurait même dû la rétablir dès le premier jour de la mobilisation.

Tout en demeurant dans le cadre de mon interpellation, j'ouvre ici une parenthèse au sujet de l'augmentation excessive du travail dont souffrent les agents des régions de l'Est et du Nord.

Ces agents demandent qu'on ne se contente pas d'établir une moyenne de la durée du travail en considérant l'ensemble des réseaux de la Société nationale des chemins de fer français; mais qu'on tienne compte du surcroît de travail qui leur incombe en raison de l'état de guerre.

On a cru également pouvoir établir entre le chemin de fer et la route ce qu'on a appelé la coordination. J'ignore l'opinion actuelle de M. le ministre des travaux publics sur la coordination, mais elle a laissé des déboires dont vous avez entendu, à cette tribune même, messieurs, de très nombreux échos.

On a créé des lignes d'autobus pour remplacer des trains supprimés. Ce service s'est révélé nettement insuffisant; les cars passent avec des retards considérables; leur marche est d'ailleurs subordonnée à celle des trains, et les perturbations importantes qui se sont produites sur le réseau ferré ont entraîné *ipso facto* des ré-

percussions plus considérables encore sur le réseau routier.

On a dit, et je le répète au passage, quoique ce ne soit pas le but de mon interpellation, mais tout se tient et les idées s'enchaînent, on a dit qu'il faut revenir sur certaines des mesures de coordination qui ont été adoptées.

Mais je reviens à l'objet essentiel de mon interpellation sur l'accident du train de permissionnaires.

Je sais que, depuis cet accident, des améliorations ont été apportées à la marche des trains de permissionnaires; mais il faut arriver à leur donner une marche régulière, car ils transportent des hommes qui viennent de monter à la frontière la garde sacrée que vous savez et qu'il serait pénible de voir périr dans un accident de chemin de fer qu'on aurait pu éviter.

La marche régulière des transports militaires et des trains de permissionnaires permettra une meilleure utilisation des trains commerciaux qu'elle décongestionnera en même temps qu'elle assurera la sécurité des hommes transportés; elle permettra aussi le rétablissement d'une discipline devenue nécessaire dans les trains commerciaux par suite de l'afflux de voyageurs dont ils sont l'objet, et un contrôle plus efficace qui intéresse directement les caisses de l'Etat.

Si donc le conducteur de tête avait existé dans ce train, l'accident ne se serait pas produit, car le retard abnormal de neuf heures du train de permissionnaires devait entraîner naturellement le blocage de l'autre train, en avance, à défaut de quoi, dans le cas où les signaux de blocage auraient été franchis, comme cela s'est produit, le conducteur de tête aurait eu la charge de prendre les mesures de sécurité nécessaires, c'est-à-dire de faire arrêter son train.

Il est incompréhensible — vous le sentez bien sans que j'aie à m'étendre davantage sur les circonstances de l'accident — qu'on laisse se rencontrer à l'approche d'une gare importante comme celle de Troyes deux trains ayant sur leurs horaires un tel décalage: douze minutes d'avance pour l'un, neuf heures de retard pour l'autre.

Je ne veux pas entrer dans la critique technique du rôle du poste de commandement régulateur. Mais je me suis demandé, et vous l'avez fait sans doute aussi, monsieur le ministre, comme l'ont fait tous les cheminots qui ont suivi avec angoisse les circonstances de l'accident, pourquoi ce train dont l'avance était anormale n'a pas été arrêté, d'une façon efficace, cette fois, à la gare de Thennelières qui précède immédiatement la bifurcation de Saint-Julien.

Et l'on a été amené aussi, quand on a appris que le mécanicien avait franchi quatre signaux fermés, à certaines réflexions, car il est fréquent maintenant, quoique anormal, que des agents de route, des conducteurs de trains, descendant de leur locomotive ou de leur fourgon après douze, quatorze, et même dix-huit heures de service.

Je pourrais mettre sous vos yeux des feuilles de service de ces agents, desquelles il résulte qu'un homme est astreint à faire ce travail délicat, difficile, pendant un nombre d'heures excessif, du fait, sans doute, des circonstances de guerre, mais peut-être aussi du fait d'une distribution défectueuse du travail et d'une utilisation moins que rationnelle du personnel mis à la disposition des réseaux. Mais loyalement, en l'espèce — je devance, monsieur le ministre, votre objection — tel n'était pas le cas. Le mécanicien en question

avait pris un repos quelques heures auparavant.

Il n'en reste pas moins que ces agents effectuent un service extrêmement pénible et que la durée de leur travail est excessive et, si ce travail est mal fait, la situation devient dangereuse pour la sécurité des personnes transportées.

D'ailleurs, dans l'éventualité d'une guerre de mouvement, avec des transports excessivement rapides, il faudrait bien penser à ne pas utiliser ce personnel de façon telle qu'excédant la limite des forces humaines, elle l'empêche de rendre les services que vous pourriez exiger de lui.

Il faut considérer les remèdes appropriés et urgents à appliquer pour éviter le retour de ces fâcheuses conjonctures et je suis amené à envisager les deux ordres de faits qui se présentent à l'esprit: personnel et régime du travail; dispositifs mécaniques de sécurité. Ces derniers sont-ils suffisants ?

Pourquoi les agents des trains sont-ils astreints à un si long service ? Pourquoi constate-t-on fréquemment dans les grandes gares des embouteillages ou un fonctionnement défectueux des chemins de fer ? Pourquoi, au service de la voie, service essentiel de sécurité, le personnel est-il encore, à l'heure actuelle, insuffisant ? Pourquoi assiste-t-on à une déficience générale non seulement dans la sécurité des voyageurs, mais aussi dans celle du transport des marchandises ? Pourquoi constate-t-on tant de disparitions ou de pertes de colis ? Pourquoi y a-t-il un tel défaut de moyens de transport pour assurer dans certaines périodes et certaines régions un minimum de ravitaillement ?

Messieurs, la cause de toutes ces erreurs et de toutes ces imperfections est unique.

Si l'on ne considère pas le réseau ferré comme un outil rigoureusement indispensable à la conduite de la guerre, alors, on a bien fait de prélever du personnel un peu partout et, en fin de compte, de désorganiser une quantité de services.

Si, au contraire, comme c'est ma conviction profonde, le chemin de fer est une arme, un élément de l'armée, comme le sont le génie, le service de radio, les transports militaires particuliers à l'armée, le train des équipages, s'il est, en temps de guerre, un grand service organique de l'armée, je reprends l'expression que j'ai employée à cette tribune, il y a un mois, on a commis une faute en appelant aux armées, dans des unités où souvent ils ne sont que des matriculés, des agents déjà expérimentés des réseaux, et en les remplaçant par des retraités fatigués ou par des auxiliaires inaptes.

Auxiliaires inaptes, et j'ajoute recrutés à la diable, permettez l'expression, et qui gagnent 1.570 fr. par mois, alors qu'un retraité gagne, au maximum, 420 fr. à ajouter à sa pension de retraite, c'est-à-dire que, travaillant soixante heures par semaine pour 105 fr., il ne gagne pas 2 fr. de l'heure. (Très bien ! très bien !)

Le résultat psychologique et moral, vous le devinez ! Une telle situation engendre un certain nombre de... mécontentements, pour employer une expression édulcorée, et de cela, monsieur le ministre, vous supportez la responsabilité.

Si donc le calcul a été faux, il faut le reviser.

On n'a pas mobilisé dix classes de cheminots, mais on a pris largement dans dix classes. On a ordonné, il est vrai, des affectations spéciales qui paraissent, en principe, répondre à des règles essentielles, mais, par contre, il n'en est pas moins vrai qu'il sera nécessaire d'envisager s'il n'est pas meilleur pour le fonctionnement du réseau ferré français en

temps de guerre de rendre à leurs postes, en commençant par les classes les moins jeunes, bien entendu, les agents expérimentés et ce sera nécessaire si l'on veut, en effet, reconstituer certains services défectifs.

Savez-vous, monsieur le ministre, qu'un assez grand nombre de chefs de district de la voie — rouage important de la surveillance de la voie ferrée — sont mobilisés comme soldats de deuxième classe, alors que les services qu'ils pourraient rendre aux chemins de fer auraient une valeur de beaucoup supérieure ? Oh ! j'entends bien que l'on peut soutenir un raisonnement analogue pour quantité de professions. Mais nous sommes ici sous l'égide de la définition que j'ai donnée et que vous m'avez semblé approuver d'un signe de tête : le réseau ferré français, à l'heure actuelle, est une partie organique, essentielle, de l'armée en guerre.

Le chef de district de la voie est un agent qui dirige les équipes ; il est capable de commander, de voir ce qu'il y a lieu de faire pour l'entretien de la voie : réparations urgentes, installation d'appareils, etc. C'est grâce à ces chefs de districts de la voie que le trafic est assuré de façon satisfaisante et que le nombre des accidents n'est pas plus élevé.

Il fallait, certes, que certains d'entre eux fussent mobilisés, mais il n'était sans doute pas nécessaire d'en prendre autant.

Et savez-vous à qui l'on a songé, pour les remplacer dans leurs postes ?

La Société nationale des chemins de fer, par une circulaire (n° 407 R 61) du 28 février 1940, demande aux ingénieurs de rechercher, parmi le personnel des bureaux, les personnes désireuses de remplir les fonctions de chef de district ! On imagine difficilement, n'est-il pas vrai ? que des agents qui ne se sont occupés, jusqu'alors, que de travaux de bureau, puissent diriger des travaux de la voie. Et l'on aperçoit, immédiatement, ce qu'il y a de défectueux dans ce projet. J'espère que cette circulaire n'aura pas d'effet massif au point de vue numérique. Car, en vérité, ce serait, pour la seconde fois, un faux calcul.

Mais savez-vous, messieurs, de quel personnel dispose la Société nationale ?

Ici, je dois bien dire — au risque de choquer certains — qu'un trop grand nombre, à mon sens, des agents en question ne sont plus aptes physiquement ou ne sont pas indiqués pour s'acquitter convenablement des tâches qui leur sont confiées.

Depuis l'inscription de mon interpellation à l'ordre du jour de cette séance, j'ai reçu une lettre dont, par souci de brièveté, je ne vous citerai que ce qui me paraît suffisant et particulièrement significatif.

Un retraité des chemins de fer, donc, en principe, un homme d'une soixantaine d'années — et c'est l'âge réel de mon correspondant — a été requis. Il était à la retraite depuis quatre ans et onze mois. Son service alterne avec celui d'un jeune homme de 28 ans, tantôt de jour, tantôt de nuit. Il accomplit ainsi huit nuits successives de travail, de douze heures chacune, soit quatre-vingt-seize heures.

« Je suis seul huit heures par nuit, écrit-il, pour manœuvrer des signaux. J'ajouterais qu'il me faut généralement deux heures pour aller prendre mon service, autant pour en revenir. »

Je n'insiste pas sur le traitement accordé au requis, sur la question matérielle, pécuniaire : j'en ai parlé tout à l'heure.

Messieurs, voilà donc un homme de soixante ans qui est chargé d'assurer la sécurité d'une ligne pendant huit heures consécutives ! Vous pouvez faire vérifier

cette affirmation, monsieur le ministre, j'ai tout lieu de croire que mon correspondant n'énonce que la vérité pure et simple.

Monsieur le ministre, il faut choisir, et dire clairement quelle est votre conception en la matière.

Quant à moi, je n'éprouve nul embarras à déclarer ici — et je pense que mes amis du groupe de défense des cheminots seront de cet avis — que, si le chemin de fer est, en fait, un service essentiel à la défense nationale, s'il constitue véritablement une arme, il ne doit pas être pourvu, pour partie, d'un personnel de fortune, et, pour le reste, d'éléments expérimentés, mais en état de fatigue et de surmenage permanent.

J'ai conscience de poser, à l'occasion de cet accident de Saint-Julien, et dans le seul but de susciter des mesures appropriées pour que soit évité le retour d'accidents semblables, un grave problème.

Il s'agit, pour le Gouvernement, de choisir entre des principes. Des opérations rapides de mouvements et l'exécution normale de certains transports qui conditionnent les opérations militaires, sont des éléments de la victoire de nos armes.

La question de principe étant ainsi soulevée par l'examen des circonstances de l'accident, reste à savoir, maintenant, si les conditions techniques de sécurité ont été remplies.

J'aborde ici un sujet peut-être délicat ; je le fais objectivement et, je vous prie de le croire, monsieur le ministre, dans le seul but d'être utile.

Pourquoi les signaux placés sur la voie suivie par le train postal n'ont-ils servi à rien ? Les signaux optiques, fixes ou mobiles, notamment le signal d'arrêt absolu — le carré — doivent être doublés par des signaux sonores de répétition. Les pétards doivent éclater lorsque le signal optique, quoique fermé, est franchi par le train.

Que s'est-il passé ?

La nuit de l'accident fut une des plus rudes de l'hiver ; le thermomètre marquait 22 degrés au-dessous de zéro. La gelée, la neige ont-elles empêché les contacts électriques de se produire ? Les pétards, sans doute — on ne le conteste pas — n'ont pas éclaté. Je sais qu'ils ont éclaté, le lendemain, lorsqu'on a procédé à une répétition de l'accident ; mais alors, on était au milieu de la journée, on avait balayé la neige qui, la nuit précédente, recouvrail les voies. Il demeure que des témoins de l'accident n'ont pas entendu les pétards et cela n'a rien d'anormal ; par temps de gelée, la défaillance du système a été maintes fois constatée.

L'usage des pétards remonte à 1856 ; dans l'ensemble, il n'a pas donné ce qui se peut appeler de bons résultats. Les rats sont fréquents lorsque les circonstances atmosphériques s'y prêtent et le personnel de la voie, par ailleurs, a déjà, en diverses circonstances, souffert d'éclatements inattendus. Il existe des détonateurs électriques étudiés et perfectionnés depuis bien des années déjà — revus et perfectionnés au cours d'expériences qui ont eu lieu en 1934 et 1937 — et dont on peut s'étonner que l'utilisation n'ait pas été plus répandue, après l'accident de Lagny, en 1933, où, comme à Saint-Julien, les signaux optiques n'ayant pas été doublés par la répétition sonore, les trains, aveuglément, sont entrés en collision. Cependant, par les nuits de brume, la répétition sonore est la dernière chance de sécurité.

Cette carence serait-elle due à des raisons d'économie, vraiment injustifiables si l'on considère que les appareils de sécurité actuellement en usage ont occasionné, par les déficiences de leur fonctionnement, des collisions meurtrières ?

**M. Petrus Faure.** Comme à Villeneuve-Saint-Georges.

**M. Emile Brachard.** Effectivement.

Il était normal, puisque le gel peut empêcher les contacts électriques de se produire, qu'on cherchât le remède. C'est ainsi — je ne fais ici, croyez-le, nulle publicité — qu'on imagina le « crocodile » antigivre. Des concours eurent lieu, dès avant la précédente guerre, pour la mise en service de ces appareils sonores sur les voies ferrées. Et, le 24 février 1911, le ministre des travaux publics enregistrait, à la tribune du Sénat, les résultats encourageants obtenus grâce à ce crocodile antigivre. Pourquoi n'a-t-on pas généralisé la répétition des signaux optiques par des signaux acoustiques reconnus efficaces ?

Ainsi, on peut distinguer les causes directes, immédiates, puis les causes indirectes, profondes, de cet accident de Saint-Julien qui, je le répète, s'est traduit par ce douloureux bilan : dix morts et quarante blessés.

A la base, défaillance individuelle du mécanicien ; nous le reconnaissions loyalement.

Mais nous avons le devoir, et tel était l'objet de mon intervention, de rechercher les moyens d'éviter le retour de telles catastrophes, dans des conjonctures qui peuvent se reproduire.

Le mécanicien avait pris son repos. Pourquoi a-t-il franchi les signaux ? On n'en saura sans doute jamais rien.

Un autre mécanicien abordant, dans les mêmes conditions, la bifurcation dangereuse, mais ayant de quinze à dix-huit heures de machine, peut éprouver une défaillance. C'est humain.

Il faut prévoir des mesures de sécurité complémentaires, afin d'éviter les conséquences de telles défaillances physiques dues à l'excès de fatigue.

D'autre part, l'arrêt du train aurait dû être imposé à la gare qui précède la bifurcation de Saint-Julien.

Enfin, je viens de parler de la répétition des signaux. Je n'y insiste pas.

J'arrive à ma conclusion.

Je vous supplie, j'emploie ce mot à dessein, je vous supplie, monsieur le ministre des travaux publics, au nom de la sécurité des personnes transportées, militaires et civils, des agents des trains, de tirer de ce douloureux accident les conséquences qu'il comporte, de prendre immédiatement les mesures nécessaires, en vue d'éviter de nouvelles catastrophes, car tel est le premier devoir qui s'impose à vous-même et à la Société nationale des chemins de fer. (Applaudissements.)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Plard.

**M. René Piard.** Messieurs, mon collègue et ami M. Brachard vient d'évoquer devant la Chambre le douloureux accident du 21 janvier 1940. Cet accident s'est produit sur le territoire de la commune que j'administre. Il m'a profondément ému. C'est à un spectacle lamentable qu'il m'a été donné d'assister.

Que mes premières paroles soient pour remercier le personnel municipal. L'accident s'est produit à minuit trente ou quarante. A minuit quarante-cinq, le personnel municipal, les pompiers de la ville de Troyes étaient sur les lieux. Le personnel militaire accourut également aussitôt.

Depuis le malheureux accident de Lagny, survenu dans cette tragique nuit de Noël où l'un de nos collègues, très regretté, a perdu la vie, je n'avais vu spectacle aussi lamentable que celui de ces grands garçons venus en permission, juchant le sol, criant, appelant, comme au milieu des champs de bataille, leur maman. Ce

spectacle est encore présent à mes yeux. Je ne puis l'oublier. Je ne peux y penser sans effroi. Je ne peux parler sans émotion de tous ces morts étendus le long de la voie et parmi lesquels se trouvait — à ironie du sort! — le seul parmi les agents du train qui vécut encore. On le croyait mort. Il resta là plusieurs heures, le malheureux, sans secours.

Le lendemain matin, je recevais le secrétaire du syndicat des cheminots. Il me pria de télégraphier à M. le ministre des travaux publics, ce que je fis, ajoutant que je poserais une question à la tribune.

M. le ministre des travaux publics a bien voulu, après enquête, me répondre par une lettre confidentielle, dont je ne donnerai pas lecture à la Chambre, en raison de son caractère. Des renseignements intéressants la défense nationale y figuraient, que je n'ai pas à divulguer.

Les raisons invoquées, pour une bonne part, donnaient satisfaction. Pourtant, la nécessité d'une explication a paru s'imposer à l'attention du public et des cheminots.

M. le ministre des travaux publics, prenant toutes ses responsabilités, me disait dans sa lettre — il me permettra de donner lecture de ce passage qui n'est pas confidentiel:

« Si quelques-uns en viennent à me reprocher un excès de rigueur dans les précautions, j'accepte bien volontiers ce reproche plutôt que celui d'imprévoyance et de faiblesse. Je pourrais sans doute faciliter ma tâche en réclamant le retour à leur machine ou à leur atelier de plusieurs dizaines de milliers de cheminots. Mais le temps n'est pas venu de démunir l'avant au bénéfice de l'arrière... »

Sur les grandes lignes de votre réponse, nous sommes d'accord, monsieur le ministre.

M. Brachard a exposé certaines causes de l'accident, les unes individuelles, les autres techniques. J'ai été vivement intéressé par cet exposé.

Le syndicat des cheminots m'avait donné ses explications techniques dans un rapport que j'ai entre les mains. Je ne vous en infligerai pas la lecture. Ce serait une répétition oiseuse. Je me borne à rappeler que ce qui nous avait émus aussitôt après l'accident, au lever du jour, sous la bise glaciale, devant les mourants et les blessés qui se plaignaient, c'est d'avoir entendu murmurer que le mécanicien pouvait porter une certaine part de responsabilité dans l'accident.

Je ne le crois pas.

Je ne voudrais pas paraître me faire l'avocat, plaidant les circonstances atténuantes, d'un coupable qui n'est plus. Mais je suis de ceux qui pensent qu'il n'est pas prouvé, acquis à ce débat, que le mécanicien porte la responsabilité de l'accident.

Il est tellement facile d'accuser le mécanicien ou l'aiguilleur, tellement plus facile que de rechercher les déficiences mécaniques!

On avait dit, tout d'abord, que le mécanicien avait fait dix-sept heures de parcours au moment de l'accident. Puis il fut établi que ce n'était pas exact. De ce fait, nous avons été quelque peu rassérénés. Mais nous avons, par la suite, trouvé d'autres causes à l'accident. Nous avons acquis la certitude qu'il y avait eu déficience du matériel et que, comme l'a dit M. Brachard, ce n'était pas, comme dans d'autres cas semblables, à la fatigue du mécanicien qu'il fallait imputer l'accident.

Le syndicat des cheminots m'a fait tenir une réclamation, datant du 1<sup>er</sup> janvier 1940, aux termes de laquelle l'intéressé —

dont je pourrais citer le nom s'il en était besoin — déclare avoir fait un jour 45 heures de machine et le lendemain 11 heures de machine. Quel homme, si fort et si habitué à ce rude labeur qu'il soit, pourrait résister à une telle fatigue?

Nous estimons, monsieur le ministre, qu'il y a, à ce sujet, beaucoup à faire.

M. Brachard vous a dit ce qui était consigné tout au long de ce rapport de la section technique des agents de trains de Troyes, que j'ai entre les mains. Il y est écrit notamment « qu'en ce qui concerne l'agent de tête, sa suppression doit entraîner automatiquement un certain nombre d'accidents qui sont rendus inévitables ».

Le poste d'agent de train de tête a été créé dans un but de sécurité, c'est indiscutable.

Vous pourrez dire, monsieur le ministre, que son rôle essentiel n'est pas de surveillance.

Mais supposez qu'il y ait eu un agent de tête dans le train tamponneur, on se serait servi contre lui du règlement que lisait M. Brachard tout à l'heure. On lui aurait dit: « Vous avez la responsabilité de l'accident, car vous n'avez pas doublé la vigilance du mécanicien. »

Sans revenir sur l'explication technique donnée par mon collègue M. Brachard, je vous demande, monsieur le ministre, d'examiner la situation ainsi faite au personnel des chemins de fer.

Vous nous répondrez tout à l'heure, prenant sans doute encore une fois toute votre responsabilité, que vous avez le devoir de penser d'abord à la défense nationale.

Vous m'avez écrit: « Je ne peux pas dégarnir le front et me permettre d'enlever ainsi des combattants à l'armée qui est à l'heure actuelle, ou qui peut être demain aux prises avec l'ennemi. »

Vous avez raison. Mais M. Brachard vous a répondu à l'avance, en vous faisant observer très justement que la circulation ferroviaire est un rouage essentiel de la défense nationale, qui doit fonctionner avec une minutie et un contrôle indiscutables et dont vous avez personnellement la responsabilité.

En dehors du côté tragique et émotionnel de cet accident, au cours duquel de braves garçons qui s'en allaient ce soir-là en permission ont trouvé la mort dans des conditions épouvantables, alors que chez eux, non loin de là, leur femme ou leur mère les attendaient, à côté de ce point de vue sentimental, dis-je, il y a le fait que vous portez devant le pays la responsabilité de ces vies humaines.

Il est nécessaire de donner des garanties aux cheminots.

J'ai sous les yeux un tableau montrant les heures de travail et les amplitudes des agents du réseau de l'Est. Je ne veux pas vous en infliger la lecture. Mais il est certain qu'à certains moments l'effort qu'on demande à ces agents est au-dessus de leurs forces.

J'entends bien qu'on pourrait répondre que d'autres font aussi de grands efforts, souvent au-dessus de leurs forces. Mais nous avons le devoir de veiller à la situation des cheminots.

Ils ne supportent pas seuls les conséquences des accidents, comme les trois malheureux qui ont trouvé la mort dans celui de Saint-Julien. C'est surtout ceux qui sont transportés qui ont le droit d'exiger que leur propre sécurité soit assurée.

Quand ils montent dans le train, civils ou militaires ont le droit d'exiger du ministre des travaux publics et de l'administration des chemins de fer d'être assurés d'arriver à destination et de ne pas voir leur sécu-

rité subordonnée à des déficiences de matériel ou à des défaillances d'hommes ayant accompli un service trop long et trop pénible.

Je ne veux pas insister, monsieur le ministre. M. Brachard vous a exposé la situation au point de vue technique. Ce ne sont pas les cheminots qui portent la responsabilité de cet accident. On a dit que le mécanicien avait pu commettre une faute. Je n'en suis pas certain. Cela n'a pas été démontré. Ce n'est pas cet homme qui porte la responsabilité de l'accident. Ce n'est pas lui qui a commis la faute. Vous n'êtes pas en mesure de nous donner la preuve de cette faute ou de cette responsabilité.

M. Brachard vous a expliqué comment, dans une expérience de reconstitution, on a fait rendre au matériel des résultats qui n'ont pas été ceux qui auraient été obtenus dans les circonstances où l'accident s'est produit.

Les cheminots, de même que les familles des militaires et la population civile de la ville que j'administre, ont été très émus par cet accident. Ils ont le sentiment qu'il ne se serait pas produit si l'on ne demandait pas un effort surhumain à des hommes qui veulent bien faire ardemment et vaillamment leur devoir, mais qui ont le droit de prendre quelque repos non pas pour eux, mais pour la sécurité des gens qu'ils sont appelés à transporter. (Applaudissements.)

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

**M. de Monzie, ministre des travaux publics.** Messieurs, mon ami M. Brachard, il me permettra de le dire, m'a adressé une interpellation prétexte. Le prétexte est douloureux et, dans sa rapide intervention, notre collègue M. Plard vient de marquer quelle émotion, dans sa population de Troyes, avait accueilli les circonstances de cet accident.

Mais, du point de vue général, il m'est permis de dire que jamais accident ne s'est produit dans des conditions aussi claires et aussi nettes. Je ne parle pas simplement du résultat des enquêtes administratives. Je parle aussi des enquêtes judiciaires qui se sont ouvertes tout naturellement en suite de cet accident.

Les conclusions de l'enquête administrative et de l'enquête judiciaire sont les mêmes. Il ne peut pas y avoir de doute: on est en présence d'une faute du mécanicien.

Hélas! comment discuterions-nous de cette faute? L'homme est mort et il est impossible de s'expliquer avec un chauffeur qui déclare avoir conservé un très faible souvenir des circonstances de l'accident. Mais il y a des témoins, des témoins mécaniques, et il est établi de façon indiscutable que l'accident s'est produit parce que le mécanicien a brûlé les signaux, très exactement quatre signaux. Il est même impossible, étant donné les circonstances de l'accident, de soutenir qu'il y a eu, de la part du mécanicien, une inadéquation, puisqu'il a « vigilé » les signaux, c'est-à-dire qu'il en a pris acte.

De par les dispositifs que nous possérons, que le progrès nous a permis de mettre en œuvre, on sait, en effet, si oui ou non le mécanicien a vu les signaux. En l'espèce, le mécanicien Le Meur a vu les signaux, en particulier le signal carré.

Sur ce point, je m'excuse de faire une simple lecture du rapport définitif qui a été établi au cours de l'enquête:

« Des diverses constatations relevées, il résulte que le signal carré d'arrêt absolu muni d'un détonateur électrique a été

brûlé à l'arrêt par le mécanicien Le Meur, dans des conditions qui engagent lourdement sa responsabilité. »

C'est là une écriture assez fâcheuse. L'homme est mort. De responsabilité, il ne peut plus être question en ce qui le concerne.

« A ce sujet, aucun doute ne peut-être admis, puisque, d'une part, l'inspecteur des signaux nous a déclaré qu'à deux heures du matin il avait constaté, dans la cabine, que le détonateur avait son contrôle en cabine au blanc, ce qui indiquait que le pétard avait éclaté, d'autre part, le chauffeur a fait connaître, dans sa déposition devant le juge d'instruction, qu'il se souvenait avoir entendu le détonateur et que, par conséquent, les signaux étaient à l'arrêt.

« Dans ces conditions, nous dirons que Le Meur, en franchissant à l'arrêt le signal carré d'arrêt absolu, a contrevenu aux prescriptions de l'article du règlement. »

Je n'insiste pas sur cette lecture.

Ainsi, un mécanicien, dans des circonstances qu'il est impossible de préciser, a méconnu l'essentiel des règlements, il a franchi, sans s'arrêter, les signaux réglementaires.

D'autres responsabilités que la sienne, on en chercherait en vain. Je suis bien tranquille, il n'est pas venu à l'esprit de M. Brachard de détourner sa responsabilité sur d'autres têtes. Je ne crois pas, pour ma part — et je verse cette opinion au débat judiciaire — qu'on puisse voir apparaître dans cette affaire d'autre responsabilité que celle du malheureux mécanicien Le Meur. Il n'y a ni responsabilité du chauffeur, ni responsabilité du conducteur.

En la circonstance, une faute individuelle a été commise. Elle a été, d'ailleurs, sanctionnée ; elle a eu des conséquences pathétiques, tragiques.

Voilà les faits.

Alors, quel commentaire peut-on donner à cet accident ?

D'abord, une première pensée vient : n'était-on pas en présence d'un mécanicien surmené ? Tout naturellement, ses camarades se sont demandé si ce malheureux n'avait pas commis la faute reprochable sous le coup d'une extrême fatigue ?

Les circonstances sont contraires à cette hypothèse.

Tout à l'heure, MM. Brachard et Plard ont rappelé, avec une délicate loyauté, dont je les remercie, que Le Meur avait bénéficié de près de quinze heures de repos avant de prendre son service.

Mais, a-t-on dit tout à l'heure, ce mécanicien ne connaissait pas cette ligne, il n'avait pas pratiqué ce parcours. Il existe à Saint-Julien un passage difficile. Le Meur était mécanicien du dépôt de Montargis et il n'avait pas l'expérience de ce parcours.

Or, je suis bien obligé de formuler ici une observation sur laquelle j'aurai d'ailleurs l'occasion de revenir.

Depuis que, par la création de la Société nationale des chemins de fer, on a fusionné les anciens réseaux, il est bien entendu qu'on a unifié l'exploitation. Il ne s'agit pas pour un mécanicien d'être expert sur telle ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée et inexpert sur telle ligne de la région Est. Par la force des choses, matériel et personnel sont employés, suivant les besoins du trafic, sur l'une ou l'autre région.

Par conséquent, on ne peut pas tirer argument de ce fait que ce mécanicien du dépôt de Montargis conduisait un train à Troyes.

D'autre part, se trouvait-on en présence d'un mécanicien improvisé ? Pas du tout, c'était un mécanicien expérimenté, et, en

ce qui concerne ce parcours lui-même, c'était la quatrième fois en quelques jours que Le Meur conduisait ce train.

En pareille circonstance, le juge anglais, reprenant un mot de notre littérature, dit : C'est la faute de la fatalité.

Il faut bien reconnaître qu'il y a dans ce mot du juge anglais une grande part de sagesse.

Tout à l'heure, M. Brachard a dit : Cet accident est dû au retard du train de permissionnaires.

Sans aucun doute. Mais si ce train de permissionnaires avait eu un retard d'une minute ou de deux minutes de plus, l'accident ne se serait pas produit. La fatalité : le train de permissionnaires était en retard !

J'ai tout de suite indiqué, par une lettre privée à M. Plard, que mes explications devaient avoir une certaine limite. Il ne m'appartient pas d'indiquer dans quelles conditions l'autorité militaire a formé ce train de permissionnaires, puis a passé la consigne aux autorités ferroviaires. Ce train a été improvisé. J'aurai tout à l'heure l'occasion de faire allusion au danger des manœuvres ou des trains improvisés. Du fait de l'improvisation, certains dispositifs se trouvent gênés.

En tout cas, en l'espèce, il est impossible de s'arrêter à cette considération, puisqu'il y a eu faute individuelle.

Ah ! dit M. Brachard, vous avez opéré une singulière réforme, qui peut avoir, non pas dans la circonstance, mais dans des circonstances analogues, de fâcheuses conséquences. Autrefois, il y avait dans tous les trains deux agents de train, il y avait en plus un agent dans le wagon de tête. Obéissant à votre instinct d'économie — car on reproche, dans cette phrase, à un ministre ce qui lui a été précédemment recommandé — vous avez supprimé dans la plupart des trains le double agent de train.

Je n'ai pas pour les agents de train un sentiment moins cordial et moins profond que pour les mécaniciens et les chauffeurs. Mais je vous demande la permission d'établir en faveur de ces derniers une priorité d'attendrissement.

L'agent de train est tout de même un bagagiste. L'essentiel de sa besogne est, précisément, de s'occuper des bagages. Cela est précisé dans l'article du règlement qui a été visé tout à l'heure et que je vous demande la permission de relire : « En route l'attention des conducteurs doit se porter sur leur train et sur la position des signaux, pendant tout le temps où ils ne sont pas occupés au service des bagages et des marchandises. »

Ils s'occupent donc du service des bagages et des marchandises et, s'il leur reste du temps, ils regardent ce qui se passe sur la voie.

Vous voudrez bien reconnaître que cet article du règlement n'est pas très opérant, car si on reprochait à un agent de train de n'avoir pas aidé le mécanicien, en lui indiquant par le bloc automatique un signal qu'il n'a pas aperçu, il pourrait dire : Pardon ! à ce moment-là j'étais occupé au service des bagages et marchandises.

**M. Armand Dupuis.** Les bagages ne sont plus dans les fourgons, mais dans les filets des compartiments.

**M. le ministre des travaux publics.** Mon cher collègue, veuillez me permettre de répondre à l'auteur de l'interpellation.

Monsieur Brachard, tout cela est très théorique. Il s'agit de savoir si, dans un cas déterminé, expérimentalement, un

agent de train a empêché un accident de se produire.

Messieurs, alors qu'il y avait deux agents de train, et non pas un seul, alors que je n'avais pas opéré cette fâcheuse économie au dire de mon ami M. Brachard, trouve-t-on dans les fastes des agents de train une intervention utile de l'un d'entre eux, une intervention qui ait empêché un accident de se produire ? On n'en trouve aucune.

En revanche, j'ai fait établir la liste des accidents qui s'étaient produits depuis quelques années dans des trains où il y avait deux agents de train, où il y avait le double accompagnement que vous regrettez : Blotreau, août 1933 ; Mesnil-Arbois, 1933 ; Villeneuve-Saint-Georges, 1937 ; Saint-Denis, 1938.

Ce sont des accidents qui se sont produits malgré la présence de deux agents.

En vérité, c'est le mécanicien qui doit prendre la responsabilité du convoi, et avec beaucoup de bon sens le règlement lui recommande de se fier surtout à ses yeux. Sa vigilance doit être une vigilance visuelle.

Voulez-vous me permettre d'arrêter là mes explications sur le triste accident de Saint-Julien ?

Je ne suis pas responsable de cet accident.

Je récuse la responsabilité des autres agents et des dirigeants du chemin de fer.

Il y a là un fait individuel, bien caractérisé. Le mécanicien a dépassé, non pas un ou deux signaux, mais quatre, dont le signal carré d'arrêt définitif.

Il n'y a pas de question, mais je trouve tout naturel que, profitant des leçons que donne tout événement fâcheux, M. Brachard m'aït invité à fournir des explications sur le fonctionnement actuel du chemin de fer français. Mais, avant de donner ces explications, je veux noter que dans ce semestre nous n'avons pas à déplorer, à beaucoup près, autant d'accidents qu'en 1914.

La proportion est de 1 à 7, si je fais le compte de la fréquence des accidents et du nombre des victimes. Il y a là, au point de vue de la sécurité, un progrès réalisé. Je vous demande la permission d'en prendre acte.

Dans la comparaison avec les malheurs de l'étranger, fût-ce des pays ennemis, je trouve non pas des éléments d'insuccès, mais des éléments d'orgueil.

Les transports en Allemagne s'opèrent, de l'avoue des Allemands, dans des conditions de risques et de dommages plus grands, puisque, dans le même semestre, le nombre des victimes dépasse 350 ou 400, avec le terrible double accident du 22 décembre.

Donc, l'activité ferroviaire conserve, chez nous, le maximum de sécurité comparable avec le surmenage de la guerre.

Je vais tout de suite, messieurs, vous indiquer quelle est la mesure de ce surmenage, pour envisager ensuite les suggestions qui m'ont tout à l'heure été faites.

Fin décembre 1939, le trafic marchandises apparaissait en augmentation de 43 p. 100 sur celui du temps de paix.

Le chargement moyen par wagon s'était accru de 20 p. 100, le tonnage moyen des trains s'était accru de 9 p. 100 et cette amélioration avait permis d'assurer le trafic de guerre avec 24 p. 100 de circulation nouvelle.

Pour donner quelques précisions, au moyen d'exemples, sur l'accroissement des transports, je note, en particulier, que la campagne des betteraves, cette année, a employé 200.000 wagons, c'est-à-dire 20 p. 100 de plus qu'en 1930, année où la ré-

colte des betteraves avait été la plus abondante.

Le tonnage expédié de Marseille est en hausse stabilisée de 13 p. 100. Du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, les évacuations de charbon s'opèrent à un rythme accéléré : de 90 à 100 trains en une seule journée.

Pour prendre les chiffres les plus récents : du 3 au 10 mars, 800.000 tonnes ont été évacuées de la mine française.

Oh ! messieurs, je ne veux pas revenir en arrière. Je ne veux pas rappeler ce qu'a été le chemin de fer dans les journées de la mobilisation et de la concentration.

Cela paraît déjà bien loin. Je sais avec quelle rapidité on se lasse de dire qu'Aristide est juste et que les trains marchent bien. Mais je suis bien obligé de rappeler que l'effort accompli, après la concentration, pour préparer un certain retour à la vie normale, malgré la surcharge que le service des armées faisait peser sur la voie, a permis de rétablir, bien plus tôt qu'en 1914, un certain trafic normal, pour le transport des marchandises à tout le moins.

Cependant, c'était à un moment où non seulement il y avait de l'encombrement du fait de la mobilisation ou de la concentration, mais où nous étions en présence d'une réduction sensible de notre kilométrage libre, puisque 540 kilomètres de voies étaient soustraits à l'exploitation normale, dont 130 pour les triages.

Ajoutez, messieurs, à ces conséquences de la mobilisation sur le chemin de fer, les conséquences de la réquisition sur la voie d'eau, et vous aurez, non pas en totalité, mais en partie, la description des embarras du rail.

Ces embarras ne sont pas la cause des restrictions qui ont été apportées au trafic des voyageurs. Ici intervient un autre facteur dont il m'est, maintenant, permis de parler à la tribune, puisque, aussi bien devant la Chambre des communes, à la date du 21 février, le gouvernement britannique n'a pas craint d'avouer les difficultés qui lui étaient causées par l'approvisionnement en charbon.

Depuis le 21 février, cette situation s'est sans doute améliorée, mais non pas tellement ni si vite, puisque, à la date du 5 mars, le grand journal *Le Times* publiait sur cette situation un article dans lequel je relève le passage suivant :

« La situation du charbon exercera une grande influence sur les chemins de fer pour quelque temps encore et il est possible que le trafic des vacances de Pâques et des grandes vacances en soit affecté. Dès à présent, beaucoup d'industriels et de consommateurs particuliers s'inquiètent au sujet de leurs réserves de charbon et des stocks devront être faits. »

Voilà ce qu'on disait en Grande-Bretagne, dans un moment où l'Allemagne elle-même, qui a pourtant une capacité d'exportation de 50 millions de tonnes, était amenée à prendre des mesures restrictives de ses transports voyageurs et marchandises.

Dès lors, messieurs, vous comprenez — vous avez, d'ailleurs, déjà compris — les raisons impérieuses qui ont amené la Société nationale, avec mon autorisation, à établir des restrictions, les 29 janvier et 5 février.

En substance, ces restrictions consistaient dans la suppression de trains à grand parcours, une sévère limitation des dédoublements, la suppression de trains omnibus et la réduction du service de la banlieue aux heures creuses.

J'indique tout de suite qu'au total 42 p. 100 des services de voyageurs se

trouveront supprimés à la date du 15 mai 1940.

Il est bien entendu que ces mesures sont prises sous l'empire de nécessités que j'estime provisoires. Le jour où, tout naturellement, je serai appelé à m'expliquer sur la crise du charbon, j'espère qu'il me sera permis de dire, liant les deux sujets, que, la carte de charbon étant instituée, la répartition étant mieux organisée, il sera possible de rétablir un certain nombre de trains.

Je fais, aussi brièvement que possible, un examen complet de la situation des chemins de fer. Mais ce qui intéresse mes interlocuteurs, c'est peut-être davantage la question du personnel que celle du matériel. Je vais, à cet égard, m'expliquer rapidement, mais aussi clairement que je le pourrai.

Au 31 août 1939, après avoir procédé à certaines réductions de personnel qui étaient nécessaires pour l'équilibre budgétaire de la Société nationale, nous compptions 463.000 agents. Le 1<sup>er</sup> septembre 1939, 91.000 cheminots ont été mobilisés, ce qui représente 20 p. 100 de l'effectif.

Immédiatement, la comparaison se fait dans mon esprit et dans mes paroles avec la mobilisation de 1914.

Il est parfaitement exact qu'en 1914 le nombre des cheminots mobilisés était sensiblement moindre. Le maximum, dans la précédente guerre, a été de 37.000. Le nombre des cheminots mobilisés a oscillé entre 20.000 et 37.000.

Je fais cette observation en y insistant parce que certaines erreurs se sont glissées dans le débat qui s'est institué au Sénat sur les affectations spéciales. On a paru croire qu'il y avait, dans le personnel des cheminots, des agents qui bénéficiaient d'affectations spéciales douteuses ou regrettables.

Je suis d'accord avec M. Brachard et M. Plard et je prétends qu'on a fait le maximum, sans doute même un peu plus que le maximum.

Donc, messieurs, nous avons abandonné aux armées, à l'appel des chefs, 91.000 agents. Comment allions-nous les remplacer ?

Nous avons d'abord fait appel aux retraités.

Je n'ai pas de peine à me souvenir qu'en différentes circonstances M. Brachard m'a averti des dangers que cet appel aux retraités pouvait présenter. Il voudra bien se rappeler qu'à l'origine l'appel portait sur 25.000 retraités. Nous avons, petit à petit, réduit le nombre de ces retraités requis, puisqu'il est tombé à 12.000. Il diminuera peut-être encore d'un certain nombre d'unités.

C'est qu'en effet certains de ces retraités étaient incapables de reprendre du service ou, pour des motifs divers, n'avaient pas le goût d'en reprendre.

Nous avons, en outre, complété cet embauchage par le recrutement de 18.000 mineurs ou femmes. Il est certain que la mobilisation va nous prendre un certain nombre de ces mineurs.

Nous avons donc à prévoir d'autres embarras de recrutement.

C'est dans cet esprit qu'une mission de la Société nationale est partie pour l'Afrique du Nord, en vue de recruter, pour les travaux de manœuvres, 8.000 Algériens.

Enfin, dans le même esprit, devançant les suggestions de M. Brachard et de M. Plard, nous avons fait état d'un certain nombre d'affectations spéciales supplémentaires qui ont été demandées aux armées. Sur ces demandes, 900 ont été d'ores et déjà satisfaites.

Je vais vous dire mon très grand embarras.

M. Brachard, reprenant à son compte la belle parole du général Georges, a dit : « Le chemin de fer, ce n'est pas un instrument, c'est une arme. »

Oui, c'est une arme et il est bon de considérer les cheminots comme des combattants ; ils sont à un poste de combat, très rude, parfois.

Bien entendu, si je défendais uniquement cette thèse, si je me placais exclusivement au point de vue des cheminots, il n'y aurait pas de question : les cheminots dont j'ai demandé l'affectation spéciale seraient renvoyés au rail.

Mais, en même temps, d'autres situations intéressent également la défense nationale font l'objet de demandes d'affectations spéciales.

Ce que nous disons des cheminots, nous devons le dire, pour le moins autant, des mineurs. Pour intensifier le rendement de la mine française, déjà accru de 25 p. 100 depuis septembre, mais que nous ambitionnons d'accroître davantage, j'ai demandé l'affectation spéciale de 30.000 mineurs. Sur ces 30.000, 15.000 ont été promis, 9.000 ont été accordés.

Croyez-vous que je ne sois pas dans la même situation en ce qui concerne les bateleurs ? Les chiffres sont moins importants. Mais, aux mois de janvier et de février, si je n'avais pas connu l'importance considérable de la batellerie, je l'aurais ressentie dans les difficultés de notre ravitaillement. Lorsque le gel a paralysé la circulation des péniches sur nos canaux, j'ai compris que la péniche était associée au train pour le ravitaillement et qu'il fallait avoir le plus possible de bateleurs, parce que la péniche sans son bateleur, et je pense spécialement au bateleur artisan, est un instrument mort et qui ne peut pas être confié à d'autres mains.

Voilà un ensemble de considérations que je vous prie de retenir.

Je ne plaide pas ici la cause des armées : elle ne se plaide pas, elle se gagne. Mais je ne peux pas envisager isolément le problème des affectations spéciales de cheminots.

Et puis, monsieur Brachard, le recours à l'affectation spéciale, c'est, malgré tout, la solution paresseuse. Nous avons essayé, par tous les moyens, de l'éviter.

Vous disiez, à l'instant : « N'y a-t-il pas quelque danger à faire appel aux bureaucrates pour l'exécution d'un service actif ? »

Si on demandait à un commis d'écrire des lettres de devenir chauffeur ou mécanicien, par une improvisation rigoureusement nuisible à la sécurité et à l'intérêt des voyageurs, oui ! Mais, lorsqu'il y a dans ce personnel administratif d'anciens agents qui ont travaillé sur les machines-outils ou sur les voies et qui, pour un motif quelconque, sont passés dans un service sédentaire, il n'est pas mauvais que l'administration cherche, par ce moyen, à les récupérer et à les utiliser à plein. Voilà ce que nous avons entrepris.

Nous touchons ici, messieurs, au tréfonds de vos préoccupations. Je n'ai pas attendu qu'on me le dise pour le dire moi-même : nous avons beaucoup demandé aux cheminots comme durée hebdomadaire de travail, 60 heures aux cheminots, 54 heures aux roulants. C'est un service très rude.

Évidemment, dans sa chair et dans sa vie individuelle, le cheminot trouve que c'est lourd, très lourd. Les différents modes de non-rémunération des heures supplémentaires lui semblent également lourds.

Je voudrais pourtant vous mettre en face du problème.

Présentement, il n'est pas possible d'envisager le règlement de cette difficulté sociale sans se préoccuper des conséquences quant à la guerre. Les chefs des armées sont appelés incessamment à faire la comparaison des effectifs: tant de divisions d'un côté, tant de l'autre! Que peut répondre un ministre civil, qui a le sentiment de sa solidarité avec les chefs militaires? Et même il ne faut pas parler de chefs militaires et de chefs civils: nous sommes tous englobés dans les mêmes responsabilités, dans les mêmes espoirs, dans les mêmes risques.

Comment faire pour ne pas continuer à réclamer, au moins quant à présent, ce supplément de travail?

Je vous ai dit qu'il restait 395.000 cheminots en service. Je soustrais de ce chiffre 40.000 femmes et 25.000 mécaniciens-chauffeurs. Si je ramenais de 60 heures à 54 heures la durée de la semaine de travail, ce serait un neuvième de l'effectif que je devrais rechercher dans l'affectation spéciale. Il me faudrait donc demander, non plus 6.000, mais 35.000 affectations spéciales supplémentaires.

**M. René Piard.** Mathématiquement, c'est exact; en fait, ce n'est pas tout à fait vrai.

**M. le ministre des travaux publics.** Disons: 30.000 affectations spéciales de plus.

Je donne mon adhésion à votre observation. En matière humaine, aucune évaluation mathématique ne vaut.

Le chiffre que j'indique précise simplement l'importance de la demande qu'exigerait le recours à la semaine de cinquante-quatre heures.

Sans doute, un certain nombre de mesures s'imposent déjà. Des mesures de détente, notamment, peuvent être envisagées et même réalisées, en faveur d'une catégorie qui intéresse M. Brachard et M. Piard: les agents de manœuvre des gares de triage.

Avant d'en parler, je voudrais m'expliquer sur le mode d'exploitation qui convient, en temps de guerre, avec des effectifs réduits, forcément réduits. Je traiterai du matériel, après avoir parlé du personnel.

Quand on adresse un reproche à la Société nationale des chemins de fer français, on le fait au Gouvernement qui est solidaire. C'est une fiction provisoire de considérer la S. N. C. F. comme une simple société commerciale, régie par la loi de 1867 (*Sourires*), alors que, en réalité, elle est une émanation de l'Etat. Le jour où on aura mis la réalité en place de la fiction, bien des problèmes seront exactement considérés.

On fait donc querelle au gouvernement actuel d'avoir manqué de prévoyance, de ne pas avoir prévu la guerre. Seul, en France, le ministre des travaux publics n'aurait pas fait ce qu'il convenait en prévision de la guerre. Il n'aurait pas, en particulier, amplifié son parc de wagons pour répondre aux besoins d'une guerre.

Voilà une accusation mal exprimée, mais exprimée.

**M. René Piard.** Elle n'est pas nôtre.

**M. le ministre des travaux publics.** Je vais vous fournir quelques chiffres.

Il en est un que je ne donnerai pas, car je ne tiens pas à le livrer à la curiosité ennemie, qui le recherche: le nombre des wagons qui composent notre parc. Je puis simplement dire que, s'agissant de wagons de ce tonnage et de cette qualité, nous avons le plus beau parc de wagons d'Europe et qu'il est en bon état, mais que, malgré tout, il faut tenir compte des diffi-

cultés que créent l'état de guerre et les exigences légitimes des armées.

L'armée conserve pour les transports en cours d'opérations un nombre très important de wagons. Pour des motifs peut-être moins imprévisibles, qu'on pourrait discuter en certaines circonstances, elle immobilise, dans les stations-magasins, un petit supplément, un réservoir stable de quelques milliers de wagons. Il faut encore compter de nombreux wagons pour les trains-parcs. Un pourcentage relativement élevé du parc est ainsi utilisé en dehors de l'exploitation normale des chemins de fer français.

Vous ne serez pas étonnés, messieurs, qu'en présence de cette diminution de notre parc, certaines mesures se soient imposées à ma décision. J'ai notamment donné des instructions pour qu'on applique de façon impitoyable les tarifs de stationnement.

J'en arrive à ce qui est l'essentiel de mes déclarations.

Il ne s'agit pas d'avoir un personnel pléthorique ou des ressources illimitées en wagons; il s'agit d'utiliser à plein ce qu'on a et de faire rendre à l'homme et à l'instrument qu'on a en main le maximum d'efficacité.

Bien entendu, je réponds dans la plus large mesure à cet instinct français qui veut avoir plus que ce dont il a besoin. Le Français n'est content que s'il a une espèce de sécurité pour le lendemain à la faveur d'une certaine abondance.

J'ai fait ma commande de wagons: 8.500 en France et le surplus en Angleterre et en Belgique. Au total, environ 30.000 wagons pour 1940, avec commande de 20.000 en 1941, suivant les prévisions formulées pour la durée de la guerre.

Mais, messieurs, je ne suis pas, pour ma part, fier de ces commandes. Ce qui m'intéresse, c'est de tirer parti au maximum de nos wagons actuels.

Par conséquent, je le dis très nettement, si nous avons quelque renfort de notre activité dans cette période, ce n'est pas à cause de ce que nous possédons, mais parce que nous utilisons au maximum les wagons dont nous disposons.

Je veux prendre un exemple.

J'ai connu les affres secondaires de la guerre précédente. J'ai en mémoire les interpellations à propos du ravitaillement en vin. Vous savez qu'en tout temps, lorsqu'on a de grandes inquiétudes à l'avant, on se distraint à l'arrière par des querelles et, dans cette période de 1914 à 1918, il arrivait parfois que le Parlement, au contraire de celui-ci, fût insuffisamment occupé. (*Sourires*.)

Alors on ouvrait des débats sur l'approvisionnement en vin et je me souviens du grand embarras de mon prédécesseur à propos du transport des vins et des wagons-citernes.

Je n'ai pas, messieurs, à discuter des vins, surtout en l'absence de M. Edouard Barthe. (*Sourires*.) Je n'ai pas à défendre la qualité des vins transportés. Ce que je peux dire, c'est que les wagons-citernes, à la faveur de rotations accélérées et contrôlées, ont permis de transporter, en novembre et décembre 1939, des chargements doubles de ceux transportés en novembre et décembre 1938 et que, jusqu'ici, je n'ai pas été l'objet d'une seule remontagne de la part de ces terribles viticulteurs, si bien organisés et qui, maintenant, veulent bien reconnaître qu'une certaine organisation d'Etat répond à leur désir. Pourquoi? Parce qu'on utilise à plein toutes les ressources.

J'entends bien qu'on nous a reproché de ne pas utiliser d'autres ressources que le rail, de ne pas lier le sort du rail au sort de la route. Et tout à l'heure, avec la

discréption de l'amitié, M. Brachard a fait allusion à certain débat sur la coordination et il m'a demandé, sans m'interroger d'ailleurs, si j'avais le même sentiment.

Il a sollicité mon sentiment actuel; à la place de mon sentiment, je vais lui donner une information.

Il a parlé de la coordination. Eh bien! les choses évoluent sous l'empire des nécessités et j'ai le droit de dire que cette coordination, qui était une œuvre d'autorité, est devenue aujourd'hui une collaboration. Je le dis en me référant à un ordre du jour récent de l'Union routière, qui rend hommage à la collaboration qui s'est nouée entre la Société nationale des chemins de fer et les syndicats routiers pour la répartition du trafic, afin qu'il n'y ait pas de doubles emplois dans le trafic.

En ce qui concerne la coordination, notre idée était très simple, nous disions: les transports à grande distance sont pour le chemin de fer; ceux à petite distance sont pour la route. Il est impossible d'admettre que, sur le parcours Marseille-Paris, par exemple, le transporteur par route puisse faire concurrence à une ligne de chemin de fer qui existe déjà. On pourrait faire une répartition du trafic. Mais les routiers pour lesquels le trafic Marseille-Paris ou Brest-Paris était justement rémunérant tenaient surtout aux grandes distances. Un accord de liaison est intervenu dans ces derniers mois, accord aux termes duquel le fret public sera réparti dans des conditions équitables avec l'assentiment des transporteurs.

Vous voyez, mon cher Brachard, que votre taquinerie était périmée. Du point de vue matériel, la question est réglée.

**M. Emile Brachard.** Je suis très heureux de vous avoir permis de nous apporter cette assurance.

**M. le ministre des travaux publics.** D'autres questions, par contre, se sont posées.

Il s'est produit, du fait de la guerre, des renversements de situation étonnantes.

Lorsque j'ai eu l'honneur de parler chemins de fer au cours de la discussion du budget, j'étais encore sous le coup d'un déficit, atténué pourtant de façon notable puisqu'il ne s'élevait plus qu'à deux milliards et demi. A l'heure présente, le budget de la Société nationale des chemins de fer français est en équilibre avec un excédent d'environ 200 millions qui fera l'objet de répartitions spéciales. Ce n'est peut-être pas très intéressant, eu égard aux préoccupations du temps présent. (*Dénégations sur un grand nombre de bancs.* — *Applaudissements.*)

**M. Bernard d'Aillyères.** Vous allez diminuer les tarifs! (*Sourires*.)

**M. le ministre des travaux publics.** Je me permettrai de vous dire que je ne les ai pas augmentés et j'y ai quelque mérite dans les circonstances que nous avons connues.

Puisque, par une interruption, vous m'amenez à développer tout un programme, je puis vous indiquer que, contrairement aux dires de certains, le chemin de fer n'est pour rien dans une certaine hausse de la vie. Le chemin de fer n'a pas augmenté ses tarifs.

J'entends bien qu'on parle d'une augmentation indirecte du fait de la suppression des tarifs spéciaux. Je veux simplement vous indiquer qu'il s'agit d'effets financiers portant sur 200 millions, alors que le total des recettes marchandises est de 17 à 18 milliards, ce qui représenterait 1 p. 100 environ des frais de transport payés par la clientèle du rail. Mais l'essentiel de ces 200 millions est représenté par la suppression des tarifs de groupage et