

111

COMMISSION DES FINANCES

-:-:-:-:-

Séance du Lundi 20 Juin 1921.

Présidence de M. MILLIES-LACROIX, Président.

-:-:-:-:-

PRESENTS: MM. MILLIES-LACROIX, HENRY CHERON, DE SELVES,
FERNAND DAVID, JEANNENEY, CHASTENET, ROULAND, HENRY
BERENGER, RAPHAEL GEORGES LEVY, SCHRAMECK, LEBRUN,
JEANMOREL, BRANGIER, TOURON, MILAN, BOUDENOOT, MAGNY,
DAUSSET, BLAIGNAN, JENOUVRIER.

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 15 heures.

M. LE PRESIDENT donne lecture de la corres-
pondance:

M, le Président du Conseil et M. le Ministre
des Travaux Publics demandent à être entendus le mardi
21 Juin à 2 heures au sujet du projet de loi relatif
au nouveau régime des chemins de fer. La Commission
est convoquée et avis a été donné de l'accord sur la
date et sur l'heure à M. le Président du Conseil et
à M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Président du Conseil, Ministre des
Affaires Etrangères, demande que la Commission examine
à nouveau l'achat d'un immeuble à Copenhague pour y
installer les services de la légation.

M. LE PRESIDENT. La Commission se rappelle qu'elle avait été déjà saisie d'une première demande à cet effet: nous avons repoussé cette demande. M. le Ministre des Affaires Etrangères nous informe qu'il s'agit cette fois d'un autre immeuble qu'on pourrait obtenir dans des conditions avantageuses.

J'ai consulté M. Lucien Hubert, Rapporteur du Budget des Affaires Etrangères, qui avait étudié la première affaire; il est d'avis de ne pas donner suite à cette nouvelle proposition.

La Commission consultée estime qu'étant donné l'état de nos finances, il n'y a pas lieu de procéder à l'achat d'un immeuble à Copenhague.

M. LE PRESIDENT répondra dans ce sens à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

M. HENRY CHERON, RAPPORTEUR GENERAL. Vous vous souvenez que nous avons demandé une modification au projet de loi autorisant un emprunt de la Chambre de Commerce de Boulogne.

Satisfaction a été donnée à nos observations. Je déposerai donc mon rapport qui fera mention de cette modification. (Assentiment.)

EXAMEN DU PROJET DE LOI ADOPTE PAR
LA CHAMBRE DES DEPUTES AUTORISANT
L'ENGAGEMENT D'UNE SOMME DE 1.080 MILLIONS
EN VUE DE LA RECONSTITUTION DE LA FLOTTE COMMERCIALE
FRANCAISE.-

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. Rouland

pour exposer l'économie du projet.

M. ROULAND. J'ai fait un travail qui vous a été distribué, je le résume en quelques mots.

Le projet fut déposé par le Gouvernement en août 1919: il demandait l'ouverture d'un crédit global de 1.800 millions; à la suite d'un rapport très étudié de M. l'Amiral Bienaimé, la Chambre adoptait, le 18 octobre 1919, le projet en ramenant toutefois, conformément à l'avis de son rapporteur, le crédit de 1.800 millions à 1.080 millions.

Le projet fut déposé au Sénat, renvoyé à la Commission des Finances et le Gouvernement fit tous ses efforts pour obtenir un acquiescement rapide. Mais nous fûmes effrayés par la somme demandée. Non sans raison comme vous allez le voir, nous demandâmes le temps d'examiner l'affaire très sérieusement et nous voulûmes obtenir l'avis technique de la Commission de la Marine.

Après les élections sénatoriales et présidentielle, le Ministère changea. M. Bignon, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande demanda à plusieurs reprises à la Commission de la Marine d'ajourner l'examen du projet, le Gouvernement désirant apporter de nouvelles propositions.

Après un délai assez long, M. Bignon informa la Commission de la Marine que, par suite des livraisons de bateaux allemands et des constructions faites par l'armement la situation s'était améliorée, et qu'il ne demandait plus que 400 millions pour la construction

114

de paquebots, de navires pétroliers et pour l'achèvement de cargos commencés.

La Commission de la Marine allait délibérer sur ces nouvelles propositions, quand le Ministère changea à nouveau et M. Bignon fut remplacé au Sous-Secrétariat de la Marine Marchande par M. Rio.

Celui-ci modifia encore le programme arrêté par M. Bignon, il demanda à être entendu par la Commission de la Marine et abandonnant la construction de navires pétroliers et la tranche de cargos il ne sollicitait plus qu'une ouverture de crédits de 150 millions destinés à construire ce qu'on appelle les "paquebots à option" sur lesquels je reviendrai tout à l'heure.

La Commission de la Marine adopta cette proposition et rédigea un avis favorable à ce projet ainsi réduit à 150 millions. A peine cet avis avait-il été transmis à la Commission des Finances, que M. Rio revint à la charge et demanda 53 millions nouveaux pour terminer les 10 cargos Marie-Louise qui devaient être construits par les arsenaux de l'Etat et qui se trouvaient approvisionnés en tôle et en machines, celles-ci ayant été déjà commandées. En faveur de cette nouvelle demande, M. Rio donna les raisons suivantes: toutes les matières avaient été achetées une partie des machines étaient construites si on n'achetait pas ces cargos, il faudrait remendre les matières à bas prix, résilier certains marchés. Il en résulterait pour le Trésor une perte de 23 millions.

115

Si au contraire, on achevait les cargos, la perte varierait de 38 à 23 millions, selon que le prix de vente de la tonne l'an prochain serait de 500 ou 1000 frs; mais la flotte de commerce serait enrichie de 10 unités. Enfin on pourrait donner du travail aux ouvriers des arsenaux en attendant la mise en chantier du nouveau programme naval.

La Commission de la Marine donna un avis favorable au point de vue technique laissant à la Commission des finances le soin d'examiner la régularité des moyens financiers employés pour la mise en chantier de ces dix "Marie-Louise" à construire par les arsenaux.

En effet les tôles ont été achetées, les machines commandées sans autorisation du Parlement; les premiers frais d'étude et de mise sur cale ont dû être pris sur les crédits du Ministère de la Marine et cependant il n'en avait point été ouvert à ce dernier à cet effet. Il y a là toute une série d'irrégularités qu'il n'est pas possible de laisser passer. Des irrégularités de même genre existent pour les paquebots à option.

M. LE PRESIDENT. Ces irrégularités sont d'autant plus graves qu'à plusieurs reprises j'ai averti les divers Sous-Secrétaires d'Etat qui se sont succédés à la Marine Marchande de notre volonté d'examiner le projet avec le plus grand soin et cela dès 1919. Je l'ai dit à M. Pierre DUPUY, je l'ai répété à M. Paul Bignon. Ce dernier auquel je demandais si le nouveau

116

ministère maintenait le projet présenté par le Gouvernement me fit savoir qu'il ne pouvait me donner de réponse ferme car le projet était retenu par le Ministre des Finances. Je lui ai dit que nous voulions être saisi d'un projet qui serait non celui de tel ou tel Sous-Secrétaire d'Etat, mais du Gouvernement. La Commission de la Marine du Sénat a fait une étude très complète de la question, et nous a donné son avis, mais à l'heure qu'il est nous ne sommes encore saisis d'aucune proposition ferme du Gouvernement. Loin d'avoir donné à un moment quelconque la moindre marque d'assentiment à un commencement de réalisation du programme, j'ai déclaré à plusieurs reprises que nous n'examinerions le projet qu'une fois saisis d'un projet ferme: jamais la Commission des Finances n'a pris un engagement quelconque. C'est cependant dans ces conditions que la Marine Marchande a cru devoir amorcer un programme que nous n'avions pas encore examiné.

M. ROULAND. Je vais examiner d'abord la question des paquebots ^{dits/} à option.

En vertu d'autorisations législatives (25 Mars 1918 comptes spéciaux) sur des crédits accordés antérieurement (850 millions figurant au compte spécial B de la marine marchande) le Gouvernement a commandé ferme 8 paquebots (4 du type Mustapha II, 3 du type duc d'Aumale, 1 paquebot destiné à la ligne de Madagascar) Mais ces commandes donnaient lieu à option pour la construction de 6 autres paquebots (2 Mustapha II, 2 duc d'Aumale, 1 paquebot de 10.300 tonnes pour

117

Madagascar, 1 paquebot de 13.800 tonnes pour l'Indo-Chine.)

La plupart de ces commandes ont été passées à l'industrie privée: un paquebot commandé ferme et un paquebot à option ont été seuls réservés à l'arsenal de Brest.

Si ces options ne sont pas levées, nous aurions à payer comme supplément de prix pour les premiers paquebots commandés ferme une somme de 1.900.000 frs

Il est étrange que de pareils marchés aient pu être passés à un moment où l'autorisation du Parlement n'était pas intervenue pour ces 6 nouveaux paquebots. Les marchés sont des 25 mars au 17 avril 1920.

M. LE PRESIDENT. Le Sous-Secrétariat de la Marine Marchande pouvait d'autant moins se croire autorisé à passer de pareils marchés que, je le répète, j'avais à plusieurs reprises averti les Sous-Secrétaires d'Etat que nous tenions à examiner le projet de très près. Je me souviens avoir reçu à la fin de 1919 M. Pierre Dupuy, accompagné du directeur des constructions navales à la Marine Marchande, M. Harbleicher, ils insistaient pour une décision immédiate. Je m'y suis refusé. Il s'est retiré en disant à M. Harbleicher; nous ne pouvons rien faire. En 1920, j'ai écrit à M. Bignon pour lui dire que n'étant pas saisi des nouvelles propositions du Gouvernement, nous ne pouvions procéder à aucune étude. Et cependant, sans prévenir le ministre des finances on a

MR

passé les marchés dont M. Rouland vient de nous exposer l'économie.

M. HENRY BERENGER. Le Sous-Secrétariat de la Marine marchande a escompté le vote du Sénat. La Chambre avait voté le projet; on a cru que le Sénat suivrait fidèlement. On a mis en chantier dans les arsenaux des cargos dont les premiers frais ont été payés par la Marine de guerre et pour les paquebots on a passé des marchés à option.

M. ROULAND. J'ai fait une étude sur ces marchés. Voici quelques exemples: Un marché a été passé avec la Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde pour 2 paquebots de 13.800 tonnes: le prix de base pour ces navires est de 40.885.000 francs, soit 2.962 frs la tonne. Si on ne commande qu'un bateau le prix de la tonne montera à 3.028 frs, si l'option est levée le prix de la tonne pour les deux navires sera de 2.952 frs. On a Commandé à la Société provençale 2 bateaux pour Madagascar, toujours dans les mêmes conditions. Si on ne construit qu'un bateau, le prix de la tonne sera de 3.136 frs, si l'option pour le second est levée, le prix de la tonne sera de 3.092 frs.

J'ai fait ce travail pour tous les marchés, je le tiens à la disposition de la Commission.

Avant d'arriver à ma conclusion sur les paquebots, je signale que nous sommes saisis d'un projet de convention avec les Messageries maritimes dans lequel il n'est même pas fait allusion à ces navires dont

119

où nous demande la construction. S'ils doivent entrer dans la flotte de la nouvelle Société il faudrait imposer à celle-ci un prix d'amortissement pour ces navires. Il en sera de même si on réalise ce consortium, dont on parle, mais que certains affirment ne pas exister, en vue de l'exploitation de nos lignes avec l'Afrique du Nord.

J'estime pour ma part que, en dépit des irrégularités que j'ai signalées nous devons autoriser la construction de ces six paquebots. Toutes nos lignes de voyageurs manquent d'unités: Algérie et Tunisie: 22 paquebots nécessaires. Nous en avons 5 seulement âgés de moins de 25 ans; bateaux utilisables de plus de 25 ans: 5 donc déficit de 12 et prochainement de 27.

Maroc: bateaux nécessaires 6 :existant de moins de 25 ans : 4. Le déficit est 2.

Ligne d'Extrême Orient: bateaux nécessaires: 20; quatre demoins de 25 ans: 7 bateaux ex-allemands peuvent y être affectés, déficit: 9.

Australie et Océanie, nécessaires 6 existants : 0.

Comme vous le voyez la situation est critique et il faut y remédier

J'en arrive aux cargos. Ainsi que je vous l'ai dit tout à l'heure, les cargos n'étaient pas compris dans les 150 millions qui ont fait l'objet du premier avis de la Commission de la Marine. Mais 10 cargos, dits Marie-Louise avaient été commandés aux

arsenaux de l'Etat, cela sans autorisation du Parlement. Les arsenaux a-t-on dit, manquaient de travail, une partie du personnel allait-être licenciée; si la marine marchande n'avait pas donné sa commande, il fallait envisager la fermeture des arsenaux; La situation de ces établissements est d'ailleurs aujourd'hui la même. En attendant la décision que le Gouvernement nous demande de prendre, le Ministère de la Marine, faute de crédits a dû arrêter la construction des Marie-Louise, d'où chômage général et intervention de la Chambre, dont la séance du 3 Juin, s'est terminée par un ordre du jour, affirmant sa confiance dans le Gouvernement pour maintenir une activité constante dans nos arsenaux en leur confiant des travaux d'Etat et de cession et notamment la plus grande partie des unités comprises au programme naval.

Quel sera le sort de ces 10 unités si on les achève? Seront-elles comprises dans la liquidation de la flotte d'Etat et vendues? On risque de les vendre alors à vil prix. L'Etat ne pourrait-il les garder pour certains services? Ce sont des questions qu'il faudra poser à M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. En tous cas nous nous trouvons en présence d'une situation de fait, tous ces bateaux sont approvisionnés en tôles et leurs machines sont pour la plupart achevées.

M. HENRI BERENGER. Oui, on a dépensé les 31 millions sans autorisation; c'est le chiffre que vous indiquez dans votre note.

M. ROULAND. En effet et dans la note qui vous a été distribuée je proteste énergiquement contre les procédés de la Marine marchande et je dis qu'il est inadmissible qu'elle ait osé ~~se~~ mettre en chantier des bateaux pour lesquels elle n'avait aucun crédit, tant que le Sénat n'avait pas ratifié même en partie le vote de la Chambre.

Dans l'hypothèse où nous accorderions les 53 millions qui nous sont demandés pour régulariser la mise en chantier de ces cargos et pour les achever, je propose à la Commission de ne pas ouvrir pour ces navires un compte spécial. Nous savons aujourd'hui à quels résultats on arrive avec les comptes spéciaux. Il paraît infiniment préférable de faire rentrer ces crédits dans le budget extraordinaire de la Marine marchande et chaque année, en même temps que le budget, serait examinée la somme à mettre à la disposition de la Marine marchande suivant l'état d'avancement des travaux. Avant de prendre sur le projet une décision, je crois qu'il sera bon d'entendre M. le Sous-Secrétaire d'Etat. (Assentiment général.)

M. HENRY BERENGER. Je ne reviendra pas sur les grandes lignes du projet: M. Rouland vous les a exposées, et il en fait une juste critique. M. Rio sera invité à nous donner des explications, je n'insisterai donc pas.

Mais sur un point qui concerne les arsenaux de la Marine de guerre, je veux présenter quelques observations. Le 14 mai dernier, par circulaire,

M. le Ministre de la Marine prescrivait aux arsenaux d'interrompre les travaux en cession qu'ils effectuaient soit pour le compte de la Marine marchande soit pour le compte des particuliers. Nous avons déjà protesté ici contre ces travaux en cession qui ne peuvent qu'engendrer le désordre financier. Mais ce 2 Juin une interpellation était adressée à la Chambre à M. le Ministre de la Marine, interpellation qui se terminait ainsi que vient de vous le rappeler M. Rouland par l'invitation de reprendre immédiatement ces travaux en cession. La discussion de cette interpellation éclaire d'un jour particulier la question des 10 Marie-Louise.

Les Marie-Louise ont été commandés à un moment où notre flotte commerciale était en déficit: on cherchait partout des bateaux: le prix de la tonne était très élevé il a atteint 3.000 et 3.500 francs. Aujourd'hui le prix de la tonne est tombé à 200 et 250 francs. Pourquoi ? Par ce qu'il y a pléthore, dans le monde, de navires de commerce. L'Angleterre, les Etats-Unis, le Japon ont construit: En France même les armateurs ont fait un effort considérable. Le résultat c'est qu'il y a trop de cargos et qu'un grand nombre restent désarmés dans les ports. Pendant ce temps le Gouvernement muni du seul vote de la Chambre, sans autorisation du Sénat, par conséquent sans crédit, se commandant une flotte dans laquelle figurent les Marie-Louise. Ce type de navire, mal étudié, était destiné à transporter du charbon. Quand on a vu que la flotte mondiale de commerce s'augmentait dans ces proportions que j'indiquais plus haut, on aurait dû

en arrêter la construction. Non seulement on ne l'a point fait, mais on a approvisionné les 10 navires à construire par les arsenaux. On a dépensé sans autorisation 31 millions et l'on n'a suspendu les travaux que tout récemment, le Ministère de la Marine n'ayant plus d'argent.

M. ROULAND. On a surtout suspendu les travaux parce que la Commission des Finances du Sénat a fait insérer dans la loi de finances un article rendant les ordonnateurs personnellement responsables des sommes dépensées sans ouverture préalable de crédit. M. le Ministre de la Marine l'a dit à la Chambre.

M. LE PRESIDENT. Cela prouve que notre initiative n'a pas été sans porter ses fruits.

M. HENRY BERENGER. En effet. On avait confié aux arsenaux la construction de ces dix cargos sous prétexte que les ouvriers manquaient de travail. C'est là une affirmation inexacte et contre laquelle je m'élève. Si M. le Ministre de la Marine avait fait connaître à la Chambre un rapport qu'il avait entre les mains peut-être celle-ci n'aurait elle pas adopté l'ordre du jour que rappelait M. ROULAND.

Le rapport auquel je fais allusion et dont j'ai eu connaissance en ma qualité de rapporteur du budget de la Marine, est de M. L'amiral ~~XXXXXXXX~~

Merveilleux-Duvigneaux. L'amiral avait été envoyé en inspection dans les ports militaires, pour constater l'état du matériel de guerre et examiner les conditions de travail des arsenaux. Il remit ses conclusions.

le 10 avril et je ne serais point surpris que la circulaire du 14 Mai n'ait été la conséquence de son rapport. Je crois que nous devrions entendre M. le Ministre de la Marine et lui demander s'il prend la responsabilité des conclusions de ce rapport.

L'amiral Duvigneaux examine en premier lieu la question des navires allemands. Parmi les navires allemands un certain nombre nous ont été livrés à titre de trophées et doivent être détruits: parmi eux figure le Thuringen cuirassé et dix sous-marins. Le Thuringen est en ce moment à des expériences de bombes d'avions. Mais la France avait obtenu qu'on lui attribuat, très exceptionnellement, pour les utiliser, 10 sous-marins, des croiseurs légers, des contre-torpilleurs et des torpilleurs.

C'est un butin qui représente une centaine de millions, ces bateaux sont dans nos ports depuis longtemps. Mais les habitudes de sautage des allemands vous font prévoir que ces navires ne nous ont pas été livrés en bon état, ils avaient, tous, besoin de réparations. Or, examinant successivement toutes les unités ex-allemandes, réparties dans nos divers ports de guerre, l'ammiral Duvigneaux constate qu'aucun n'est encore en service (rapport d'avril) que les réparations ne sont pas poussées avec activité, qu'il y aurait lieu d'intensifier le travail et qu'il n'existe aucune organisation pour les remettre en état. Au lieu de pousser la mise en service de ces unités indispensables, à notre défense nationale on construit des cargos dans nos arsenaux !

Examinant l'utilisation du personnel, l'Amiral constate qu'à Cherbourg sur un effectif de 1940 ouvriers 1100 sont employés à des travaux autres que ceux de la glotte militaire; à Brest 1600 sur 3170, à Lorient et à Rochefort plus de la moitié.

Ce n'est pas tout, les sommes avancées par le Ministère de la Marine pour les travaux en cession ne sont pas toujours remboursées et l'amiral fait remarquer qu'il y a lieu de ~~dépenser~~ que des enquêtes révéleraient au point de vue financier une situation préjudiciable au Ministère de la Marine.

Par une allusion, dont la discrétion n'atténue cependant point la clarté, l'amiral Duvigneaux indique que ces travaux en cession ont introduit des usages, peut-être courants dans le commerce, mais qui ne sauraient être tolérés dans les établissements de l'Etat. Les entreprises privées qui confient des travaux aux arsenaux distribuent des gratifications au personnel. Quoi d'étonnant, qu'elles soient servies les premières, qu'elles aient les meilleures matières et la main-d'oeuvre la plus exercée!

M. LE PRESIDENT. Le système de gratifications, pour ~~me~~ servir d'un terme modéré tend hélas à se généraliser au/dépens de la moralité et de la bonne marche des affaires.

M. HENRY BERENGER. On m'a assuré que certains agents techniques s'étaient fait ainsi 40.000frs de gratification en un an. Ceci expliquerait les pressions que l'on tente d'exercer sur le Ministre de

la Marine pour la reprise des travaux en cession. Je n'insiste pas, mais c'est un élément dont nous devons tenir compte.

M. l'Amiral DuVigneaux résume ainsi son impression: les travaux sur la flotte ex-allemande sont tout à fait insuffisants, on pourrait utiliser la main-d'oeuvre à les intensifier, et cela permettrait d'attendre la mise en chantier du programme naval.

L'entretien même de nos navires n'est pas assuré. Une théorie fâcheuse semble s'être répandue dans la marine. Notre matériel n'étant plus au dernier point de perfection, il n'y a plus lieu d'en prévoir l'utilisation!. D'abord ceci n'est pas juste: des cuirassés du type Voltaire pourraient rendre encore d'excellents services. La guerre n'a-t-elle pas démontré que le vieux matériel pouvait rendre des services qu'on ne soupçonnait pas. Alors qu'en 1915 nous n'avions ~~pas~~ pas d'artillerie lourde nous avons été bien heureux de trouver le vieux matériel de 90 et nos vieilles pièces de marine. Est-ce que le Requin, cuirassé très âgé, n'a pas joué son rôle dans le canal de Suez, est-ce que le Gaulois, le Bouvet n'ont pas fait figure dans la tentative de forçement des Dardanelles. Les unités même un peu démodées doivent à toute éventualité, être entretenues; or chez nous on ne construit pas et on n'entretient pas. La mise en état de navires allemands, l'entretien de notre flotte suffiraient à alimenter l'activité de nos arsenaux. Bientôt ils vont avoir le programme naval; les épures des sous-marins sont déjà

terminées. On ne peut donc dire que nos arsenaux manquent de travail. Ce qu'on peut affirmer, c'est qu'il faut autre chose que ce qu'ils ont à faire. Voilà la vérité.

M. ROULAND. Je vois, comme vous le proposiez, qu'il sera bon d'entendre sur ce point et le Ministre de la Marine et le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

M. HENRY BERENGER. En effet, il faudra que nous sachions si M. le Ministre de la Marine approuve ou conteste les conclusions de M. L'amiral Merveilleux-Dubigneaux. Pour moi j'estime que, non seulement, les arsenaux n'ont aucun besoin des 10 Marie-Louise pour avoir du travail mais que l'achèvement de ces dix cargos gênerait considérablement l'exécution du programme naval que nous allons voter.

Si l'intérêt de la défense nationale demande que ces dix cargos ne soient pas achevés, l'intérêt de nos finances l'exige également.

Actuellement, une grande partie de notre flotte marchande est inutilisée; les navires sont désarmés et le prix de la tonne est tombé à 200 frs. Il y a donc crise et c'est le moment que vous choisiez pour jeter sur le marché 10 unités nouvelles; voilà qui n'est certes pas fait pour relever le prix de la tonne !

M. Rio dit: si nous n'achevons pas les cargos l'Etat perdra 23 millions; si nous les achevons, il

perdra ou 38 ou 23 millions selon le prix de vente de la tonne l'an prochain; mais nous aurons dix unités. Soit. Mais, ces dix unités, personne n'en voudra en l'état du marché. Elles sont, paraît-il mal conçues et il y a pléthore de navires marchands: alors elles resteront désarmées dans les ports, il faudra assurer leur gardiennage; d'où dépense supplémentaire sans aucun résultat pour le bien général. Donc, tant au point de vue de la défense nationale qu'au point de vue financier, la Commission doit s'opposer à l'achèvement de 10 Marie-Louise.

Pour les paquebots la situation est la même, tout d'abord, en tant que rapporteur du budget de la Marine de guerre, je proteste contre la mise en chantier dans l'arsenal de Brest de deux paquebots. Brest est au point de vue construction militaire notre arsenal le plus important pourquoi encombrer ses cales de ces deux paquebots.

Mais ces paquebots pour lesquels on nous demande 150 millions qui les prendra? qui les paiera? On nous disait tout à l'heure que les Compagnies n'en voulaient pas. L'Etat leur en fera-t-il cadeau? Mais alors c'est une subvention en nature. Pour ma part, je ~~kre~~ pense qu'une subvention en argent serait plus régulière et certainement moins coûteuse.

Donc pour les paquebots, comme pour les cargos, j'estime qu'il n'y a pas lieu de suivre les propositions du Gouvernement.

124

M. HENRY CHERON. La discussion qui vient d'avoir lieu nous donne l'occasion et nous fait un devoir de porter le fer rouge dans des pratiques qui sont inacceptables.

Je ferai observer tout d'abord que le projet est inopérant, il porte autorisation d'engager des dépenses, mais il n'aura pas de crédits, il n'indique pas de ressources correspondantes aux dépenses: pour entrer en application il appellerait un second projet de loi ouvrant les crédits.

La demande primitive du Gouvernement était de 1080 millions, elle se réduit aujourd'hui à 203 millions et porte sur deux points: 1° exécution des marchés à option pour les paquebots, 2° achèvement des Marie-Louise. A la page 4 de sa note, M. Rouland nous dit que la Marine marchande "escomptant l'autorisation", qui, à la suite du vote de la Chambre, lui serait accordée par le Sénat, a passé commande éventuelle de six navires d'un prix global de 150 millions". Si nous admettons que le Gouvernement escomptant le vote du Sénat puisse passer des marchés autant dire qu'il n'y a plus de Parlement. Cela ne se discute même pas, mais ce qui devra ~~de~~ discuter ce sont les responsabilités engagées dans cette opération irrégulière au premier chef.

A la page 6 de sa note, M. Rouland nous explique que la Marine Marchande demande l'achèvement des Marie-Louise par ce que les arsenaux manquent de travail et que sans ces cargaisons on serait obligé de licencier des ouvriers. Vous avez entendu tout à l'heure les

13

observations de M. Henry Berenger, qui vous a montré que cela n'était pas exact, mais cela fut-il vrai il faut avouer que ce serait là une étrange manifestation, d'une singulière politique financière. Comment! nous ne cessons de répéter qu'il faut diminuer le nombre des agents de l'Etat et c'est au moment où se présente une possibilité d'en licencier un certain nombre qu'on vient nous demander de les conserver pour accomplir des travaux coûteux et, j'en ai bien peur, inutiles!

M. Berenger vous a indiqué également à quelles pratiques scandaleuses, donnaient lieu les travaux de cession, il vous a parlé de ces gratifications, de ces manoeuvres qui, si elles se continuaient et s'étendaient risqueraient de corrompre tous les services publics. Du rapport de l'amiral Du Vigneaux, il résulte que les travaux de défense nationale sont négligés, que 55 % des ouvriers, au détriment de nos finances, sont employés à des besognes pour lesquelles ils ne sont pas faits. En effet, sur quels crédits sont-ils payés? Sur les crédits de la marine militaire? à l'aide de quel subterfuge de comptabilité, il serait scandaleux de consacrer de pareils errements.

Aussi, voici ce que j'ai l'honneur de proposer à la Commission: 1° Emettre dès maintenant un avis de rejet du projet; 2° évoquer devant nous les responsabilités encourues; 3° protester énergiquement, dans l'intérêt de la défense nationale, dans celui de nos finances et de la moralité publique contre les travaux de cession; 4° charger le rapporteur de la marine marchande, celui de la Marine de Guerre et votre

131

rapporteur général de procéder à une enquête sur tous les faits qui nous ont été révélés aujourd'hui.

Enfin d'entendre M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, M. le Ministre de la Marine et M. le Ministre des Finances, pour leur demander des explications.

Je prierai M. le Président de mettre aux voix ces diverses propositions.

M. SCHRAMECK. Avant de nous prononcer sur les quatre premières propositions de M. Henry Chéron, je désirerais que nous ayons entendu le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande et le Ministre de la Marine. Nous sommes en présence d'irrégularités certaines, mais il peut y avoir des circonstances atténuantes. A un certain moment on a pu et du avoir des inquiétudes sur le sort de notre marine marchande. Pour les cargos nous a-t-on dit l'armement a fait le nécessaire, mais il ne l'a pas fait tout de suite, il fallait peut-être l'engager dans la voie qu'il a suivie. Pour les paquebots, l'expérience l'a bien montré depuis, on redoutait que les Compagnies de navigation se refusent à en construire. Nous savons tous que les lignes de paquebots ne sont pas productives et cependant il fallait assurer nos relations avec nos colonies. C'est pourquoi la marine marchande a songé à construire des paquebots. Elle a peut-être été incitée par les arsenaux eux-mêmes à commencer ses mises en chantier: on vous a indiqué tout à l'heure l'intérêt qu'avaient les arsenaux, ou tout au moins leur personnel, à travailler

pour d'autres que la marine militaire. Il y a là toute une série d'éléments dont nous devons tenir compte.

Nous demanderons au Sous-Secrétaire d'Etat sur quels fonds il a pu entreprendre ces travaux. Sur le compte B sans doute.

M. ROULAND. Le compte B est épuisé.

M. SCHRAMECK. C'est possible, mais il était doté de 850 millions et le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande pouvait espérer que le complément qu'elle demandait lui serait accordé avant que les crédits du compte B ne fussent tous employés.

M. Le Ministre de la Marine nous dira peut-être qu'il ne fut pas fâché de trouver les constructeurs de la marine marchande pour alimenter ses arsenaux. Car tout à l'heure on reprochait au Ministre de la Marine de ne pas réparer les bateaux ex-allemands il nous dira probablement qu'il n'avait pas de crédits ouverts à cet effet.

M. HENRY BERENGER. C'est vrai, mais la marine marchande n'en avait pas plus pour ses cargos.

M. SCHRAMECK. La Marine Marchande a pu se croire autorisée par le vote de la Chambre. Autant je suis d'accord avec notre rapporteur général pour penser qu'il ne faut pas conserver des ouvriers inutiles, autant je pense qu'il serait déplorable de laisser se disperser des ouvriers habiles, entraînés, dont nous aurons besoin demain pour nos constructions

militaires. Pour toutes ces raisons, il ne m'est pas possible de m'associer aux propositions de M. Henry Bérenger avant d'avoir entendu les ministres. Entendons les: si leurs explications ne nous satisfont pas, il sera temps d'envisager des sanctions.

M. ROULAND. La note que j'avais préparée ne comportait pas de conclusions fermes, elle se bornait à un exposé des faits. Je demande à M. Chéron de nous laisser ne voter sur ses conclusions qu'après l'audition des ministres, nous nous prononcerons alors en toute connaissance de cause.

Si j'ai insisté à propos des Marie-Louise sur l'argument qui consistait à dire que les arsenaux manquaient de travail, c'est que je ne voyais pas d'autre raison pour justifier leur construction.

Il n'en est pas de même pour les paquebots. Pour ma part, je crois nécessaire que nous en construisions immédiatement. Je vous ai indiqué tout à l'heure la situation lamentable de nos lignes à passagers: il faut y porter remède le plus vite possible sans cela c'est l'étranger qui prendrait notre place. Nous ne pouvons compter sur les Compagnies privées françaises, l'Etat doit intervenir.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je comprends les scrupules de nos deux collègues, mais il ne s'agit pas ici d'ordre du jour public prenant les allures d'un blâme, il s'agit seulement d'une décision d'ordre intérieur.

Je vous propose de rejeter dès maintenant

134

le projet de loi. Pourquoi? Parce qu'il est de règle ici qu'avant d'entendre le Gouvernement, la Commission prenne une décision. Ensuite nous nous trouvons en présence de dépenses engagées, de marchés à option passés, sans autorisation préalable du Parlement, des sommes ont été payées par la Marine de Guerre pour le compte de la Marine Marchande alors que ni l'une ni l'autre n'avaient de crédits ouverts; M. l'Amiral Merveilleux Duvigneaux vous parle, timidement il est vrai, de certaines pratiques regrettables, de gratifications données au personnel des arsenaux. Tout cela a besoin d'être tiré au clair, d'être vérifié. Une enquête s'impose, je vous prie de la confier au rapporteur de la Marine marchande, au rapporteur de la Marine de guerre et à votre Rapporteur général. Si de nos travaux, il résultait que des responsabilités sont engagées nous les évoquerons devant vous. Je demande enfin que les Ministres et notamment le Ministre des finances soient entendus. Je ne vois rien là qui puisse soulever la moindre émotion.

M. HENRY BERENGER. Je me rallie à la proposition de MM. SCHRAMECK et ROULAND qui consiste à ajourner toute décision après l'audition des Ministres. Une mesure de rejet prise dès maintenant me paraîtrait excessive. Disons, si vous voulez, que, nous ne pouvons prendre de décision avant d'être mieux renseignés. Quant à la proposition d'enquête, je m'y rallie très volontiers, d'autant plus qu'elle entre dans l'ordre d'idée que j'indique, à savoir qu'avant de

nous décider nous devons nous entourer de tous renseignements.

M. DE SELVES. Je ne vois pas grande différence entre le rajeunissement ou l'ajournement du projet: en fait le résultat est le même il n'y a qu'une différence de forme à laquelle je n'attache pas beaucoup d'importance. Sur l'audition prochaine des ministres, nous sommes tous d'accord. Quant à l'enquête à mener par nos rapporteurs, est-il besoin de la décider aussi solennellement? Les rapporteurs particuliers et notre Rapporteur général ont toujours le droit de procéder à toutes les investigations qu'ils estiment de nature à éclairer nos débats: en l'espèce, je considère que cela est leur devoir, pas plus qu'ils n'y ont failli dans le passé, ils ne manqueront de l'accomplir aujourd'hui, ils n'ont nul besoin de notre invitation.

Décidons donc simplement pour le moment de ne pas voter les crédits, d'entendre les trois ministres de la Marine Marchande, de la Marine et des Finances et faisons confiance à nos trois rapporteurs pour tirer au clair tous les incidents auxquels ce projet de loi a donné lieu.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Des explications qui viennent d'être échangées, il résulte que la Commission est unanime sur trois points; 1° nous ne pouvons en l'état des choses accorder les crédits qui nous sont demandés; 2° nous devons entendre en leurs explications les Ministres de la Marine Marchande,

de la Marine et des Finances; 3° Nos trois rapporteurs sont chargés de faire par eux-mêmes et par tous les moyens à leur disposition une enquête sur les faits qui nous ont été signalés par MM. Rouland et Henry Béranger. (Assentiment général.)

M. RAPHAËL GEORGES LEVY. Ce qui me paraît singulier dans le projet qui nous est soumis, c'est qu'on semble considérer comme nécessaire que l'Etat construise. Je crois qu'il serait préférable de passer des conventions avec les sociétés privées de navigation en laissant à celles-ci le soin de construire.

M. HENRY BERENGER. Vous avez raison, j'ai indiqué ~~que~~ tout à l'heure que des subventions en argent étaient préférables à ces subventions déguisées.

M. LEPRÉSIDENT. Je vais donc convoquer les ministres intéressés et nous les interrogerons sur les raisons qui ont pu amener la Marine Marchande à engager des dépenses sans autorisation, sur l'opportunité de ces dépenses, nous leur demanderons sur quels crédits ils ont pu les payer et enfin nous les prierons de s'expliquer sur l'utilisation qu'ils entendent faire de nos arsenaux.

Enfin nous confirmons à nos rapporteurs le mandat qu'ils tiennent d'ailleurs de leurs fonctions pour procéder à toute enquête et à toutes recherches sur les faits qui nous ont été signalés. (Assentiment général.)

EXAMEN DU PROJET DE LOI IMPORTANT
MODIFICATION DE LA COMPOSITION ET DE
L'ORGANISATION DU CONSEIL D'ETAT.-

M. G. CHASTENET. RAPPORTEUR.- La Commission des finances n'est chargée que de donner un avis financier sur ce projet. Il s'agit de la création de nouveaux postes: 3 de conseillers d'Etat, 3 de maîtres des requêtes, 4 d'auditeurs: on organise également une nouvelle section. Actuellement le Conseil d'Etat ne peut pas arriver à liquider toutes les affaires dont il est saisi; les procès qu'il a à juger attendent de longs mois. Cette situation ne peut durer. La solution qu'on nous propose est-elle de nature à y remédier? je ne le crois pas. Si nous avions été chargés de l'examen au fond de cette question, j'aurais été partisan de mesures plus radicales: ce n'est pas dans une augmentation de personnel que se trouve la solution de la question, mais dans le transfert à la juridiction de droit commun de compétence pour un certain nombre d'affaires qui ressortent actuellement du Conseil d'Etat: je citerai en passant toutes les affaires de Travaux Publics pour lesquelles on ne sait jamais si elles sont de la compétence des tribunaux administratifs ou des tribunaux de droit commun.

Il serait bon également que les lois que nous votons ne viennent pas encore accroître l'encombrement du Conseil d'Etat, c'est ainsi que tout récemment nous avons renvoyé devant lui tous les appels des tribunaux de dommages de guerre.

Mais je le répète, tout ceci est du fond et nous ne sommes chargés que de l'avis financier. Tout en regrettant qu'on n'ait pas envisagé une réforme plus importante je vous propose de donner un avis favorable au projet car, dans une certaine mesure, il est de nature à améliorer la situation.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. L'article 11 du projet édicte une limite d'âge pour les membres du Conseil d'Etat, limite qu'il fixe à 75 ans. Actuellement cette limite d'âge n'existe pas. Je trouve regrettable la disposition de l'art. 11. Je connais des conseillers âgés de plus de 75 ans qui rendent d'éminents services et j'oserais affirmer que les plus âgés ne sont pas toujours les moins actifs.

M. SCHRAMECK. Je trouve, au contraire, que cette limite d'âge est trop élevée. Comment voilà un corps qui n'arrive pas à mener à bien sa besogne; loin d'y maintenir des éléments fatigués, il faut y introduire des fonctionnaires jeunes et actifs.

Mais il y a un autre point sur lequel je veux attirer l'attention de la Commission. On nous demande ~~beaucoup~~ d'augmenter de dix unités, le personnel du Conseil d'Etat alors qu'un nombre important des Membres du Conseil d'Etat sont distraits de la besogne pour laquelle ils ont été nommés et délégués dans diverses fonctions: cabinets de ministres, sous-secrétariat d'Etat, etc... Il serait temps que chacun restât à son poste et personne ne comprendrait

139

qu'on augmentât le personnel du Conseil d'Etat alors qu'une partie de ce personnel est occupé à des travaux autres que ceux du Conseil. Il faut que le bon exemple vienne d'en haut: lestraitements des fonctionnaires ont été augmentés ils doivent toute leur activité à leurs ~~fonctions~~ fonctions. Ce que je dis pour le Conseil d'Etat est vrai également pour la Cour des Comptes.

Quel est le coût du projet de loi.

M. G. CHASTENET. 224.000 francs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'approuve complètement les observations de M. Schrameck. Nous n'avons cessé de protester contre l'augmentation du nombre des fonctionnaires. Nous avons à plusieurs reprises manifesté notre volonté d'en voir réduire le nombre. Le bon exemple devrait venir d'en haut comme le disait M. Schrameck. Au lieu de cela, c'est la tête qui donne le mauvais exemple et la première~~ment~~ accroissement de personnel qu'on nous propose concerne le Conseil d'Etat. Il faut trouver un autre moyen d'accélérer son travail.

M. G. CHASTENET. Si vous ne voulez pas augmenter le nombre des fonctionnaires, il ne faut pas accroître leur besogne ~~en~~ toutes les lois nouvelles que nous votons donnent un travail supplémentaire au Conseil d'Etat.

M. JENOUVRIER. Je considère, moi aussi,

comme très important que les procès soient jugés le plus vite possible; mais il y a d'autres moyens pour arriver à cela que l'accroissement du nombre des fonctionnaires: il y a d'abord à remettre dans leurs postes tous ceux qu'on en a indument soustraits. Le Gouvernement puise à tort et à travers dans le personnel du Conseil d'Etat pour confier à certains de ses membres des fonctions pour lesquelles ils ne sont pas toujours faits. Vous savez qu'aucun membre du Conseil d'Etat ne peut en être détaché avant d'avoir accompli trois ans de fonctions. Or, sans tenir compte de cette disposition un décret a désigné pour un poste extérieur quelqu'un qui n'avait pas ces trois ans. L'association amicale du personnel du Conseil d'Etat elle-même a protesté contre le décret et formé un pouvoir devant le Conseil d'Etat. Le décret sera certainement annulé.

Enfin nous sommes à la veille de la création de tribunaux administratifs régionaux. Cette réforme déchargera certainement le Conseil d'Etat, ce n'est donc pas le moment d'augmenter son personnel.

Par cinq voix contre trois la Commission émet un avis défavorable au projet de loi.

M. G. CHASTENET. Dans ces conditions, je ne puis conserver le rapport.

M. JENOUVRIER est désigné comme rapporteur.

EXAMEN DU PROJET DE LOI ADOPTÉ
PAR LA CHAMBRE DES DEPUTES RELATIF AU STATUT
DES ELEVES DE L'ECOLE SPECIALE MILITAIRE ET DE
L'ECOLE POLYTECHNIQUE QUI ONT ETE INCORPORES
AU COURS DES HOSTILITES.--

Sur un exposé de M. LEBRUN, La Commission
donne un avis favorable au projet.

La séance est levée à 17 heures 40 minutes.
Le Président de la Commission des Finances,

M. Lebrun
-:-:-:-:-