

COMMISSION DES FINANCES

Séance du Vendredi 24 JUIN 1921.

Présidence de M. MILLIES-LACROIX, Président.

La séance est ouverte à 14 heures.

PRESENTS: MM. DE SELVES, HENRY CHERON, BIENVENU-MARTIN, FERNAND DAVID, MAGNY, CHASTENET, HENRY BERENGER, ROULAND, GUILLIER, SCHRAMECK, BRANGIER, MILAN, ALEXANDRE BERARD, RAPHAEL-GEORGES LEVY, LEBRUN.

M. LE PRESIDENT. Je regrette que M. Jénouvrier ne soit pas présent à cette séance. J'ai été saisi en effet d'une protestation de la Commission de législation ~~contre~~ contre l'avis financier rédigé par lui au nom de la commission des finances sur le projet de loi renforçant temporairement le personnel du tribunal de première instance de la Seine. La Commission de législation estime que M. Jénouvrier est sorti de son rôle en critiquant le projet au fond alors qu'il n'avait à donner qu'un avis financier.

Le reproche m'a paru fondé: en effet M. Jénouvrier a laissé de côté complètement le point de vue financier et a fait une critique assez vive du projet.

Je crois qu'il serait bon que M. Jénouvrier déposât un nouvel avis où il examinerait seulement

les conséquences financières du projet.

M. HENRY BERENGER. Cet incident comporte quelques observations. Depuis la création des grandes commissions permanentes, il semble qu'on veuille réduire la Commission des finances à un rôle un peu secondaire. "Vous n'avez pas à examiner le fond, lui dit-on, vous n'avez qu'à examiner les conséquences financières des projets". Je m'élève contre cette théorie. Comme rapporteur du Budget de la Marine, je vais avoir à examiner les crédits qui vont nous être demandés pour le programme naval. N'aurai-je pas le droit de donner l'avis de la Commission sur ce programme?

M. LE PRESIDENT. C'est une question de mesure. Ici M. Jenouvrier n'a fait valoir pour le rejet du projet aucune considération financière et s'est tenu sur le terrain juridique.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je ne juge pas ce cas particulier. Mais on peut se demander si l'institution des commissions permanentes n'est pas de nature à créer des conflits non seulement entre ces Commissions et la Commission des Finances, mais entre ces commissions elles-mêmes. Il m'est plus de projet de loi dont trois ou quatre commissions ne demandent à être saisies; cela ne peut avoir qu'un effet: retarder le vote des projets. Je reconnais que dans le cas dont vient de parler Monsieur le Président, nous ne sommes peut-être pas sur un très

bon terrain pour engager la discussion, mais je crains que vienne un jour où nous soyons obligés de lutter pour maintenir nos prérogatives.

M. LE PRESIDENT. Je crois qu'il ne faut pas exagérer l'importance de l'incident. Jusqu'ici, les Présidents des Commissions permanentes avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir, ont toujours reconnu que la Commission des Finances, s'était maintenue dans son rôle. Continuons à le faire. Nous devons comparer l'utilité des projets avec la dépense qu'ils occasionnent et ceci nous donne un champ suffisamment large pour présenter les critiques que nous suggère le fond même du projet, mais il ne faut pas oublier que c'est surtout le point de vue financier qui doit nous préoccuper.

J'écirai à M. Jénouvrier et je suis persuadé qu'il voudra bien modifier en ce sens les termes de son avis.

M. MILAN. Lors de la discussion du dernier budget, M. Dausset avait déposé un amendement tendant à l'abrogation de deux paragraphes de l'art. 1er de la loi du 25 Juin 1920 au sujet de la limitation à 30 % du revenu net, de l'impôt sur la contribution foncière (part de l'Etat des départements et des communes). Cet amendement fut disjoint et renvoyé à la Commission des finances. Quand l'examinerons-nous? En effet ~~spontanément~~ départements et communes ont

besoin de contracter des emprunts; ils se heurtent au refus du Crédit foncier qui estime que la loi de 1920 a pour effet de diminuer le gage que peuvent offrir les départements et les communes. Il serait souhaitable que nous reprenions le plus tôt possible, l'étude de cette question.

M. LE PRESIDENT. Je m'en préoccupe et M. le Rapporteur général se propose d'étudier l'amendement de M. Dausset quand nous examinerons les quatre contributions directes.

AUDITION DE M. LE GARDE DES SCEAUX.

M. BONNEVAY, Garde des Sceaux est introduit.

M. LE PRESIDENT. Vous avez, Monsieur le Garde des Sceaux, manifesté l'intention d'être entendu au sujet du projet de loi portant modification de la composition et de l'organisation du Conseil d'Etat. Nous avons émis un avis défavorable à ce projet, mais nos décisions ne sont définitives qu'après audition du Gouvernement. Vous avez donc toute liberté pour nous donner les renseignements que vous jugez utiles.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Tout d'abord, je tiens à dire que je m'efforce d'aider la Commission des finances dans l'oeuvre d'économie qu'elle poursuit en supprimant les postes inutiles.

C'est ainsi que me conformant aux dispositions de la loi de 1919 j'ai déjà supprimé 74 postes

de magistrat, dans les cours d'appel et 330 dans les tribunaux de première instance au total 404. Il ne m'en reste plus que 62 à supprimer. J'ai supprimé également par binage 106 postes de juges de paix et dans mon administration centrale j'ai remplacé 10 auxiliaires par deux dactylographes: enfin à partir du 1er juillet le service de la médaille de reconnaissance nationale disparaîtra.

Cela est l'œuvre d'hier² d'aujourd'hui, demain, c'est à dire à la rentrée je déposerai un projet de loi supprimant les tribunaux d'arrondissement et créant des tribunaux départements (Mouvements divers.)

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions d'aider ainsi notre effort il serait à souhaiter qu'il en fût ainsi dans toutes les administrations.

M. LEBRUN. Vous venez de dire que vous allez supprimer le service de la reconnaissance nationale: je pense que cela ne comporte pas la suppression de la distinction.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Nullement: toutes les propositions ont été instruites il n'y a plus qu'à attendre la décision du Conseil de l'ordre. Si des instructions complémentaires étaient nécessaires, elles seraient faites par mon cabinet.

J'en arrive au projet de réorganisation du Conseil d'Etat. Là encore, Messieurs, le Gouvernement a fait un effort de compression. Vous vous souvenez

que le projet voté par la Chambre comportait la création de 7 postes de conseillers de 6 de maîtres des requêtes, et de 8 d'auditeurs. D'accord avec la Commission spéciale nous avons réduit ces propositions à 3 postes de conseillers d'état, 3 de maîtres des requêtes et 4 d'auditeurs.

Ces postes sont-ils indispensables? et la dépense qu'ils vont occasionner ne sera-t-elle pas compensée d'autre part? C'est ce que je vais examiner très-brièvement.

La section du contentieux au début de l'année judiciaire avait 6.440 affaires à examiner, or elle évacue en moyenne 4000 affaires par an; il resterait donc en fin d'année 2.440 affaires en souffrance, c'est beaucoup, le retard est non seulement préjudiciable aux plaideurs mais aux finances publiques. En effet, il est de jurisprudence bien établie au Conseil d'Etat que lorsque l'Etat est condamné à verser une indemnité, il doit non seulement les intérêts, mais les intérêts des intérêts cela constitue souvent une charge extrêmement lourde, une solution rapide des affaires amènera donc automatiquement une atténuation de dépense. Enfin en portant à 75 ans la limite d'âge que la Chambre avait fixé à 70 ans la Commission du Sénat a réalisé une nouvelle économie sur les sommes nécessaires au service des pensions de retraite.

Quel système envisageons-nous pour l'expédition rapide des affaires? Actuellement la juridiction contentieuse du Conseil d'Etat comporte 2 divisions: le grand contentieux et le petit contentieux ou

section spéciale. Ce dernier s'occupe des pouvoirs en matière de contributions et d'élection: il comporte trois sous-sections qui statuent en dernier ressort sans porter l'affaire devant l'Assemblée générale. Nous allons créer une quatrième sous-section.

Le grand contentieux est divisé en deux sous-sections qui n'ont pas de pouvoir juridictionnels, ne font qu'instruire les affaires et les rapporter devant l'Assemblée générale. Nous allons créer deux chambres ayant chacune deux sous-sections! les deux sous-sections prépareront les affaires et chacune des chambres jugera. J'ajoute que c'est le même président qui présidera les deux chambres de manière que l'unité de jurisprudence soit maintenue.

Le débit du grand contentieux sera donc doublé. Nous espérons ainsi pouvoir rattraper le retard qui existe et désormais nous maintenir à jour.

Quelles objections fait-on au projet? Si vraiment, dit-on, tous vos conseillers d'Etat et vos maîtres de requêtes remplissaient leurs fonctions et s'ils n'en étaient détournés par des délégations à l'intérieur, vous n'auriez pas de retard et vous ne seriez pas contraint de nous demander une augmentation du personnel.

Dans les travaux extérieurs auxquels sont appelés les membres du Conseil d'Etat il faut faire une distinction: il y a tout d'abord les postes dans les cabinets de ministre. On peut soutenir qu'il n'est pas mauvais que les ministres aient dans leurs

cabinets des hommes instruits, connaissant la législation administrative, d'autre part les jeunes gens détachés dans ces cabinets apprennent le maniement des affaires et se trouvent en contact avec la réalité. Je crois que ce stage dans les cabinets de ministres n'est pas une mauvaise chose, à condition que cela ne se perpétue pas indéfiniment ou se renouvelle trop souvent. Mais cela n'est qu'un petit côté de la question. Ce qui distrait surtout les membres du Conseil d'Etat de leur besogne normale, ce sont les délégations qui leur sont imposées par les lois ou décrets, dans certains conseils, comités ou grandes commissions. C'est ainsi que la loi prévoit dans la composition du Conseil supérieur des dommages de guerre, quatre Conseillers d'Etat et quatre maîtres des requêtes. J'avais, par précaution, fait insérer une disposition disant que les Conseillers d'Etat pourraient être des conseillers honoraires. Je n'ai trouvé aucun conseiller honoraire qui voulût accepter ces fonctions, je serai donc obligé de prendre quatre conseillers en service. La Commission supérieure des bénéfices de guerre nous prend plus de dix membres du Conseil d'Etat. Je me suis fait donner la liste des comités et Commissions où de par la loi ou des décrets réglementaires doivent siéger des membres du Conseil d'Etat. Ceci est un volume. En effet, chaque fois que l'on a besoin d'hommes compétents, ayant l'expérience de la matière juridique, on s'adresse au Conseil d'Etat.

M. ALEXANDRE BERARD. C'est exact mais cela

n'empêche pas les conseillers et maîtres des requêtes détachés dans les Commissions d'accomplir leur besogne au Conseil d'Etat.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Parmi ceux qui sont détachés dans les cabinets de ministres, il y en a qui continuent leur service au Conseil.

J'ajoute que je ne vois pas très bien comment remédier au mal que j'indique. Plus la législation se transforme plus on sera amené à faire appel au Conseil d'Etat notamment pour l'application des lois fiscales: c'est là matière délicate qui exige une expérience particulière. Je ferai tous mes efforts pour éviter que dans les projets de loi on désigne ainsi pour les comités ou conseils des membres du Conseil d'Etat mais il est des cas où ces désignations s'imposeront.

J'espère qu'après ces explications, connaissant mieux la situation vous voudrez bien donner un avis favorable au projet et m'accorder le crédit peu important qu'il nécessite,

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je tiens à reconnaître tout d'abord^{que} M. le Garde des Sceaux est un de mes clients les plus discrets (Sourires) et je rends bien volontiers hommage aux efforts qu'il fait pour réduire le nombre de son personnel.

M. Le Garde des Sceaux nous a dit les avantages qu'il escomptait de la réforme proposée pour le Conseil d'Etat, mais je répéterai ce que j'ai dit à

la dernière séance que toute réforme serait vaine si l'on continue à distraire les membres du Conseil d'Etat de la besogne pour laquelle ils ont été nommés. M. le Ministre a fait une distinction entre les membres détachés dans les cabinets de ministre et les membres délégués dans les Comités et Commissions. Je ne partage pas complètement l'opinion de M. Bonnevey, sur les cabinets de ministre. Je ne crois pas que l'air y soit excellent, je ne suis pas certain que ce soit là où l'on puisse le mieux s'imprégner des bonnes règles d'une saine administration: quant aux délégations dans les commissions et Comités, je reconnais que trop souvent, elles sont imposées par la loi. Pouvons-nous avoir l'assurance qu'elles seront désormais limitées au strict nécessaire et que M. le Garde des Sceaux s'exposera à ce qu'on les inscrive dans les projets de loi toutes les fois que cela ne sera pas indispensable? Pouvons-nous espérer qu'il fera effort pour limiter les nominations à des Commissions créées par les Ministères? Si M. le Garde des Sceaux ne résiste pas il ne servira à rien d'augmenter le personnel du Conseil d'Etat.

M. LE GARDE DES SCEAUX. C'est bien mon intention de résister.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Enfin je poserai une question: tous les conseillers d'Etat sont-ils dans les conditions physiques qui leur permettent de remplir leurs fonctions?

M. LE GARDE DES SCEAUX. Pour ma part je

240

n'en connais qu'un qui soit très souffrant et dont nous aurons à envisager le remplacement.

Je ne vois que deux Conseillers d'Etat et un maître des requêtes qui soient complètement distraits des travaux du Conseil.

Les deux Conseillers sont M. TISSIER, Sous-Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil et M. RAUX, qui en 1920 a été désigné comme président de la Commission qui administre la Sarre au nom de la Société des Nations.

Je désirerais très-vivement ne pas voir désenter à la tribune le cas de M. Raux.

Indépendamment de la valeur personnelle de M. Raux et des éminents services qu'il rend, son titre de conseiller d'Etat lui donne aux yeux des allemands un prestige particulier. C'est à ce titre qu'il doit d'avoir été nommé président de la Commission internationale et nous devons l'y maintenir sans cela la place serait prise par le délégué anglais. Je n'ai pas besoin de vous indiquer les inconvénients qui pourraient résulter de cette éventualité.

M. SHCRAMECK. Ne pourrait-on le nommer Conseiller d'Etat en service extraordinaire.

M. BIENVENU MARTIN. Il faudrait une loi.

M. LE GARDE DES SCEAUX. La loi de 1872 limite le nombre des conseillers d'état en service extraordinaire et spécifie ceux qui peuvent être désignés en cette qualité. M. Raux ne rentre pas dans

- 241 -

les cas prévus. Je le répète, il faut que la situation de M. Raux dans la Sarre ne soit pas discutée et je souhaiterais que son cas ne fût pas soulevé dans un débat public.

M. SCHRAMECK. Comment se répartissent les affaires du contentieux.

M. LE GARDE DES SCEAUX. 2.961 sont du contentieux spécial: le reste est du grand contentieux.

M. SCHRAMECK. Pourquoi ne créerait-on pas comme on le fit autrefois une section temporaire.

M. LE GARDE DES SCEAUX. La section temporaire est devenue permanente et ne suffit plus.

M. SCHRAMECK. Nous sommes saisis d'un projet de réforme des tribunaux administratifs. Ne croyez vous pas que cette réforme déchargera le Conseil d'Etat.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Peut-être, mais d'abord, j'ignore quand le projet sera voté: en outre je ne crois pas que le soulagement sera très sensible. Songez donc que nos budgets s'élèvent à 26 milliards ou 27 milliards, c'est donc 26 ou 27 milliards d'impôts qu'il faut percevoir et vous imaginez facilement à quelles difficultés contentieuses cela peut donner.

Le projet de réforme des tribunaux administratifs prévoit que les tribunaux régionaux jugeront en dernier ressort un certain nombre d'affaires fiscales.

C'est ce qui m'a permis de réduire mes premières demandes.

M. ALEXANDRE BERARD. La Commission spéciale avait voté une disposition qui limitait la durée des délégations confiées à l'extérieur aux membres du Conseil d'Etat. Elle est revenue sur cette décision et a fait disparaître la disposition du projet, je la reprendrai sous forme d'amendement.

M. LE GARDE DES Sceaux. C'est incontestablement votre droit, mais je vous prierai de donner à votre discussion un caractère général pour que le cas de M. Raux ne semble pas discuté. Je vous ai dit pourquoi tout à l'heure. Il faut que vis à vis de nos alliés, comme vis à vis des Allemands, M. Raux garde toute son autorité. Je préférerais que cette discussion vint à propos de la prochaine loi de finances, par exemple.

M. DE SELVES. Le projet de loi porte aux deux tiers le nombre des Conseillers d'Etat qui devront être pris parmi les maîtres des requêtes: j'aurais préféré pour ma part qu'on adoptât la proportion des trois quarts votée par la Chambre.

M. SCHRAMMECK. Je crois au contraire que la proportion du tiers réservée aux nominations de l'extérieur est insuffisante. Si, comme on le disait, il n'est pas mauvais que les membres du Conseil d'Etat, prennent contact avec l'intérieur dans les cabinets de ministre, je ne vois que des avantages à ce que

le Conseil d'Etat reçoive de l'extérieur un peu de sang nouveau. J'aurais préféré le maintien de l'ancien régime.

M. LE GARDE DES SCEAUX. La limite d'âge fixée à 75 ans diminuera le nombre des vacances: il faut que les maîtres des requêtes puissent passer conseillers d'Etat à un âge encore raisonnable sans cela ils abandonneront le Conseil d'Etat.

M. LE PRESIDENT. Toutes ces questions sont fort intéressantes, mais il me semble que nous nous écartons un peu du point de vue financier.

M. BRANGIER. Combien y a-t-il de membres du Conseil d'Etat détachés dans les cabinets de ministre.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Huit, ^{tout} ~~tant~~ conseillersque maîtres des requêtes ou auditeurs.

M. BRANGIER. Et combien sont délégués dans les Comités ou Commissions légales ou réglementaires.

M. LE GARDE DES SCEAUX. Tous et tous font partie de plusieurs Comités ou Commissions.

M. BIENVENU MARTIN. Il y a lieu de remarquer que ces délégations ne constituent ~~pour~~ les membres du Conseil d'Etat qu'un supplément de travail.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions, Monsieur le Ministre de vos explications et la Commission va ~~va~~ délibérer. (M. le Garde des Sceaux se retire.)

- 244 -

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. M. le Garde des Sceaux nous a apporté des arguments nouveaux, en outre je dois constater qu'il est le seul à avoir réalisé des économies de personnel dans un département. Pour ces deux raisons je déclare que pour ma part je ne m'oppose plus au vote du projet.

M. ALEXANDRE BERARD. Bien que je sois décidé à combattre certaines dispositions du projet, j'estime qu'il doit être voté.

M. SCHRAMECK. Je persiste à demander l'ajournement de la réforme. Je trouve déplorable qu'après avoir proclamé la nécessité de réduire le nombre des fonctionnaires on vienne nous demander d'en créer de nouveaux et que l'exemple soit donné par un des premiers corps de l'Etat. Adopter le projet serait nous donner un démenti à nous-mêmes.

M. BIENVENU MARTIN. Il y aurait beaucoup à dire sur les observations présentées ici par les adversaires du projet, mais ici est la discussion du fond et ce n'est pas le lieu de l'examiner à la Commission des Finances.

Par 10 voix contre 2 la Commission donne un avis favorable au projet.

M. CHASTENET est autorisé à déposer l'avis.

M. LE PRESIDENT. M. le Ministre de l'Instruction Publique demande à être entendu par la

- 245 -

Commission sur le projet de loi tendant à autoriser le Ministre de l'Instruction Publique à engager une dépense de 13500.000 frs à l'effet de créer une cité universitaire à Paris. Il me fait dire n'en avoir que pour quelques instants. Je vous propose de l'entendre avant M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. (Assentiment.)

M. LEON BERARD, Ministre de l'Instruction Publique est introduit.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, vous avez demandé à être entendu au sujet du vote émis par la chambre des Députés, tendant à l'ouverture d'un crédit de 13.500.000 frs pour l'institution d'une cité universitaire à créer au moyen de la donation de M. Deutsch de la Meurthe. Je dois vous dire, monsieur le ministre, que, sans attendre vos instances, j'avais déjà chargé M. Schrameck de préparer un rapport sur cette question et de le présenter lundi prochain à la Commission des finances, afin qu'il put être inscrit à l'ordre du jour de la séance de mardi si la commission de l'enseignement, de son côté, remplit son rôle.

M. LE MINISTRE. Je vous remercie de m'avoir reçu, bien que je ne fusse pas convoqué. Vous avez prévu tous mes désirs et comblé tous mes vœux par avance. J'ai prié la commission de m'entendre, moins pour soutenir le projet lui-même que pour lui-demander de vouloir bien le rapporter et le mettre à l'ordre du jour du Sénat dès mardi.

- 246 -

M. LE PRESIDENT. Si la Commission émet un avis favorable, il sera ainsi fait.

M. LE MINISTRE. Voici, Messieurs, comment la situation se présente et pourquoi j'insiste pour un vote aussi rapide.

M. Deutsch, qui donne 10 millions pour la création de la Cité universitaire, c'est à dire de logements salubres et à bon marché pour les étudiants a mis à sa donation, comme c'était son droit et peut-être comme la prudence le conseillait, la condition que toutes les autorisations administratives et législatives nécessaires seraient obtenues pour le 30 Juin 1921. Nous avons négocié, mon prédécesseur et moi-même avec la Ville de Paris dont le conseil municipal n'a pu statuer définitivement qu'au cours d'une session extraordinaire qui s'est tenue ce mois-ci. Je crois ainsi avoir fait, dans l'ordre de la hâte et de l'urgence tout ce qu'il était humainement et administrativement possible de faire.

Sur le fond, même, Messieurs, la situation n'est pas moins simple ni moins claire. M. Deutsch donne à l'Etat.....

M. HENRY BERENGER. Lequel?

M. LE MINISTRE. M. Emile Deutsch, le vivant. Il affecte une somme de ⁽¹⁰⁾ millions à cette fondation.

Le terrain à acquérir de la Ville de Paris est constitué par les bastions 81, 82 et 83, en bordure du Parc Montsouris, Boulevard Jourdan.

247

Nous vous demandons, messieurs, l'ouverture d'un crédit mais en réalité cette affaire ne coûtera pas un sou. L'Etat n'aura rien à décaisser. En effet, l'Etat a vendu à la Ville de Paris pour, je crois, une somme de 100 millions, l'ensemble du terrain de l'enceinte des fortifications. Que va-t-il se passer si vous voulez bien approuver la convention intervenue entre l'Université et la Ville ? C'est que celle-ci va rétrocéder à l'Etat 9 hectares de son terrain pour une somme de 13.500.000 frs sur laquelle on est tombé d'accord entre l'Etat et la Ville. La Ville sera payée en moins prenant puisqu'elle rétrocède quelque chose qu'on lui avait déjà vendu. Je me permets donc d'insister très vivement auprès de la commission des finances, comme je vais insister auprès de la commission de l'enseignement, pour que ce projet puisse venir mardi en discussion devant le Sénat.

M. HENRY BERENGER. Quel est le caractère de la donation ainsi faite ? Pourquoi le donataire a-t-il désigné que ce fut terminé avant le 30 Juin ?

M. LE MINISTRE. Parce qu'il voulait être sûr que cela irait vite.

M. HENRY BERENGER. En second lieu, quel but poursuit le donateur ? Si je comprends bien, l'Etat va prendre à sa charge la propriété de l'immeuble où s'élèvera ladite cité des étudiants qui va se trouver aux fortifications ce qui est, d'ailleurs, un peu loin. A quoi vont servir les 10 millions du donateur ?

M. LE MINISTRE. Aux termes de la convention qui vous est soumise, qui fait corps avec l'exposé des motifs du Gouvernement, la Ville de Paris prend à sa charge la mise en état des terrains, la mise en état de viabilité des voies d'accès, le dérasement des fortifications, l'expropriation des zoniers au droit des terrains cédés. Elle assume ainsi un certain nombre de frais.

L'Etat, ou plutôt l'Université de Paris - car c'est elle qui traite - assume, avec les 10 millions, la construction de la cité universitaire, ou, du moins, des logements afférents à la donation de M. Deutsch, puis leur entretien.

Vous me demandez : "Quel est le but du donateur?" Si je voulais faire du droit, je vous répondrais que la cause des donations c'est l'intention généreuse de celui qui veut bien les faire.

M. HENRY BERENGER. L'Etat a tout de même des engagements dans cette affaire.

M. LE MINISTRE. Je crois que, sur cette question, nous ne pouvons être que tous d'accord.

M. LE PRESIDENT. La question posée par M. Bérenger a cependant un intérêt au point de vue financier. Quelles vont être les charges de l'Etat? ~~Quelles vont être les charges de l'Etat?~~ Quelles seront les ressources de l'Université pour réaliser l'oeuvre? Vous parlez d'abord d'un capital de 10 millions, mais ^{vous} allons commencer par 13.500.000 frs.

M. LE MINISTRE. Vous ne les déboursez pas.

M. LE PRESIDENT. Si on ne les décaisse pas, on ne les encaisse pas non plus.

M. HENRY CHERON. Je ne veux pas ici combattre le projet, mais répondre à la demande d'explications formulée par M. Bérenger.

Il y a deux questions: celle de l'acquisition du terrain, qui est une dépense de 13.500.000 frs résultant, dès maintenant de l'exposé des motifs du Gouvernement dans le projet de loi et du rapport fait à la Chambre des Députés. Puis, la donation de M. Deutsch qui doit servir à la construction d'immeubles, sur le terrain ainsi acquis. L'Université de Paris n'ayant pas les ressources nécessaires pour l'entretien de cette cité universitaire, au moins pour partie, cet entretien sera assuré par des crédits qui seront inscrits annuellement au budget et dont on ne nous indique pas l'importance.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Il y aura des loyers payés par les étudiants.

M. JEANNENEY. Puisqu'on a déterminé qu'il y avait lieu de prévoir 9 hectares sur les fortifications, c'est qu'on a estimé que cela répondait aux besoins. Ces besoins eux-mêmes ont dû être étudiés, comme la répartition à faire en jardins et en constructions. Les constructions elles-mêmes ont dû être prévues en nombre, en hauteur, en destination. Il est impossible qu'il n'y ait pas eu des devis. Il y

280

a un plan financier de l'opération, autrement, on ne comprendrait pas qu'une demande nous soit ainsi présentée. Ce que la Commission serait désireuse de connaître, c'est précisément ce plan financier. Elle est disposée à accepter les 10 millions de M. Deutsch mais encore convient-il de savoir quelles seront les charges que nous aurons à supporter demain comme complément d'établissement et comme frais annuels d'entretien.

M. LE PRESIDENT. Remarquez, Monsieur le ministre, que le projet de loi ne s'applique, en réalité, qu'à une opération restreinte d'achat de terrain. Avec les 10 millions que l'Université va recevoir du fait du don de M. Deutsch, on nous dit d'abord qu'elle ne pourra construire qu'une partie de la cité universitaire.

En ce qui concerne l'entretien des constructions et le fonctionnement de l'oeuvre, on prétend que ce sont les étudiants qui paieront. Or, vous savez comme moi qu'en général l'étudiant n'est pas très riche.

Comment va fonctionner l'oeuvre? Il doit bien y avoir un plan d'organisation de cette cité ; J'entends que le Gouvernement est très pressé, mais il est de mon devoir de signaler à M. le ministre que c'est en mai 1920 que M. Deutsch a fait sa donation et que nous aurions dû être saisis plus tôt de la question. Il y a plus d'un an que le conseil municipal de Paris est saisi de l'affaire et on nous la présente aujourd'hui avec des éléments insuffisants.

- 251 -

M. LE MINISTRE. Je suis entièrement de votre avis, mais j'ai considéré que je vous soumettais un projet de loi tendant à une acquisition de terrain en vue de l'utilisation du legs.

M. LE PRESIDENT. Vous voyez qu'il y a autre chose.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Je comprends parfaitement les préoccupations de la Commission. Elle a tout à fait raison, il faut un plan financier. Mais je crois que l'on peut ajouter ici quelques paroles rassurantes. On va avoir des immeubles qui ne coûteront rien et à moins d'admettre une administration déplorable, en supposant même que les étudiants ne soient pas de très bons payeurs, il doit y avoir dans le plan financier, des ressources au moins égales à l'entretien du jardin et des immeubles. Il serait bien extraordinaire que les revenus d'immeubles qui ne coûteront rien ne puissent pas arriver à couvrir les charges.

M. HENRY BERENGER. Je m'associe à ce qui a été dit dans l'autre assemblée sur les sentiments sympathiques que nous pouvons manifester pour la promesse de fondation qui nous est apportée, mais il me semble que ce ne serait pas dépasser les limites de demander que l'obtention des autorisations administratives et législatives soit reculée au-delà du 30 Juin 1921.

M. LE MINISTRE. Je ne puis pas prendre cette responsabilité.

M. HENRY BERENGER. Le donateur, dans cette circonstance, qui a largement profité des lois et règlements, puisque c'est à l'abri des tarifs douaniers que se sont développées les immenses fortunes du pétrole, est un homme certainement assez large d'esprit pour comprendre qu'on ne force pas la main à la République ni à l'Etat, pas plus sur ce terrain que sur aucun autre, et comme il y a des coïncidences qui s'établissent précisément entre cette date du 30 Juin et d'autres qui avaient été prévues pour d'autres régimes, je me permettrai de dire que, si on désire faire une donation généreuse à l'égard des étudiants, on ne peut pourtant pas demander au Sénat, qui est saisi le 24 Juin, d'avoir à rapporter avant le 30 juin, alors qu'il ignorait avant aujourd'hui le premier mot d'une question aussi importante.

Je suis un ancien étudiant, j'ai été président de l'association générale des étudiants. J'ai eu, comme eux, à souffrir des difficultés de la vie, mais j'estime que l'organisation de la cité des étudiants est une chose importante, délicate, qui comporte toutes sortes d'intérêts, non seulement financiers et administratifs, mais aussi sociaux et moraux. Nous avons à nous préoccuper un peu, puisque c'est de l'argent de l'Etat qui va être engagé, comment il sera utilisé. Il me semble qu'il est un peu exagéré de venir toujours devant le Sénat 48 heures avant le

vote et de lui dire: "Si vous ne votez pas dans les 48 heures, rien ne sera fait". Je me permets donc d'insister affectueusement auprès de M. le Ministre de l'Instruction publique en lui demandant s'il ne pourrait pas intervenir pour que trois mois nous soient réservés.

M. LE MINISTRE. Je suis déjà intervenu.

M. SCHRAMECK. On fixe à 3.000 le nombre des étudiants qui devront profiter de cette future organisation. C'est donc qu'il y a quelque part un plan indiquant comment seront répartis les immeubles. Il est peut-être à la Ville, à l'Université et il serait intéressant que nous puissions en avoir connaissance.

La date du 30 Juin, à quelle époque a-t-elle été fixée?

M. LE MINISTRE. L'année dernière.

M. SCHRAMECK. Et c'est 6 jours à l'avance que le Sénat est saisi !

M. GUILLIER. Je voudrais demander à M. le Ministre quelques précisions, non seulement sur les conditions dans lesquelles ces maisons seront édifiées, mais sur les conditions dans lesquelles elles seront administrées et louées.

A combien les dépenses de construction sont-elles prévues? Ce que nous savons, c'est que les 13.500.000 frs serviront à payer le terrain et que

sur ce terrain on élèvera des constructions. Un plan de ces constructions a-t-il été envisagé?

Dans l'exposé des motifs, on dit que la cité universitaire pourra loger 2.000 étudiants; on parle, d'autre part, d'élever ce nombre à 3.000

M. HENRY BERENGER. Une affaire comme celle-là représente une dépense de 100 millions.

M. GUILLIER. J'admets que ces maisons puissent être édifiées. Comment seront-elles gérées, louées ? A quelle catégorie d'étudiants seront-elles accordées ? En un mot, voici les deux questions que je pose : quel est le plan de construction et quel est le plan de fonctionnement et d'organisation du service?

M. LE MINISTRE. Je vais vous dire très-franchement et au besoin très ingénument dans quel état d'esprit j'ai pris la défense de ce projet de loi.

Je n'ai vu qu'une donation de 10 millions bonne à prendre. Nous sommes dans un temps où c'est devenu un lieu commun dans les assemblées et partout ailleurs de dire qu'il faut appeler au secours de la science française et de l'Université la générosité des mécènes. C'est ainsi que j'ai vu venir un mécène qui m'apportait 10 millions pour construire ce que l'on appelle la cité Universitaire, disons plus simplement des logements salubres pour les étudiants.

Vous savez ce qu'est la crise des étudiants; elle est diverse et multiple: c'est la crise de la

thèse de doctorat, la crise du logement, etc... Moi, j'ai vu une opération sur les terrains, pas autre chose. L'Université de Paris est une personne morale qui existe que vous contrôlez indirectement par son budget. Nous verrons comment elle organisera la cité universitaire à l'aide des 10 millions qui vont lui être donnés. Il est clair que si vous vous préoccupez de savoir si ce sont des étudiants du centre, du nord ou du midi qui seront admis et à quelles conditions, vous allez finir par constater que ce don de 10 millions est une opération désastreuse et je ne sais pas si le nombre des mécènes va en être multiplié.

M. LE PRESIDENT. Nous ne pouvons ~~pas~~ tout de même pas, à l'occasion d'un don de 10 millions dépenser 100 millions, sur tout dans l'état de nos ressources.

M. LE MINISTRE. Ceci dit, je vais vous apporter mes dossiers. Je reconnais très bien que toutes les questions que vous posez ne l'ont pas été à la Chambre où cela s'est passé dans l'enthousiasme. Nous n'y avons vu que l'achat d'un terrain et le don de 10 millions.

M. BIENVENU-MARTIN. Je ne me place pas au même point de vue que mon collègue, M. Guillier. Je crois qu'on peut faire confiance à l'Université pour l'administration de la cité universitaire dont elle sera d'ailleurs responsable. L'Université a, à sa tête, un conseil composé d'hommes éminents qui peuvent

administrer cette organisation nouvelle dans les conditions les meilleures. Seulement, nous sommes commission des finances, et c'est le point de vue financier qui doit nous préoccuper.

Au prix où est aujourd'hui la construction, il n'est pas nécessaire de se livrer à de longues réflexions pour constater qu'avec 10 millions on ne construira pas grand chose. Alors, où on sera obligé d'abandonner l'oeuvre, inachevée, aussitôt qu'elle sera entreprise, parce qu'on aura très rapidement épuisé les 10 millions, ou on sera obligé de venir faire ^{soit} appel aux ressources de l'Université, soit à celles de l'Etat. L'Université déclare qu'elle n'en a pas et qu'elle ne pourra pas puiser dans son budget de quoi continuer la construction. Reste l'Etat. Je ne dis pas qu'il ne doive pas prendre, en dehors de la valeur du terrain à laquelle il renonce, sa part, dans la réalisation de ce très beau projet et qui me séduit beaucoup, mais nous voulons savoir à quelles dépenses, il s'engagera.

Y a-t-il un plan général faisant ressortir, non pas minutieusement, mais par un aperçu suffisamment précis pour qu'on puisse s'en rendre compte, l'importance des sommes engagées ? Y a-t-il une évaluation, même sommaire, indiquant que ce sera, au point de vue des dépenses de construction, cette cité universitaire ? S'il n'y a qu'un complément de quelques millions à fournir par l'Etat, j'avoue que je les voterai des deux mains. Mais si nous avons une dépense

- 287 -

indéterminée qui engagera l'Etat moralement, il faut y regarder à deux fois avant de donner son approbation.

Voilà pourquoi je demande à M. le Ministre s'il peut nous donner des renseignements sur la dépense probable que peut atteindre la construction.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Au point de vue du développement de la cité universitaire, à ma connaissance, il y aura d'autres donations, notamment de la part de gouvernements étrangers qui voudraient construire des maisons pour leurs étudiants. Par conséquent, il y a le plus grand intérêt, au point de vue moral, à ce que le projet aboutisse.

M. HENRY CHERON. En un mot, la question est celle-ci: dans quelle forme la donation a-t-elle été faite, en d'autres termes, quelles sont les conditions de cette donation?

S'il n'y a pas de conditions à la donation, nous sommes tous jours maîtres de ne pas dépenser, mais si, au contraire, il y a des conditions nous obligeant à des dépenses déterminées, nous ne pourrions pas nous y soustraire. Il faut que nous soyons fixés.

PLUSIEURS VOIX. Voilà la question.

Président
M. LE ~~MINISTRE~~. Monsieur le ministre, vous allez conférer avec le rapporteur, M. Schrameck, qui, déjà, avait demandé les dossiers. Vous voudrez bien lui fournir tous les renseignements qui répondent aux préoccupations que vous avez entendues.

M. LE MINISTRE. Tous les dossiers sont à votre disposition. Où je me permets d'insister, c'est pour vous demander, si vous voulez bien approuver le projet de loi, de le mettre à l'ordre du jour de mardi.

Il y a deux manières de voter contre, c'est de le rapporter défavorablement

M. LE PRESIDENT. Ne nous prêtez pas ces intentions, monsieur le ministre! Permettez-moi de vous dire que vous nous avez demandé à être entendu, ce que nous avons accepté en priant M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande que nous avons convoqué pour une question très importante, de vouloir bien attendre. Nous vous avons fait passer avant lui. Nous étions persuadés que l'affaire était beaucoup plus simple, mais en l'examinant, nous voyons qu'il est nécessaire d'avoir des renseignements plus complets.

Je vous ai dit que nous délibérerons lundi, par conséquent, nous ferons tous nos efforts. Il me semble que, le cas échéant, vous pourriez obtenir de M. Deutsch de la Meurthe qu'il attende quelques jours. En tout cas, nous ferons tous nos efforts pour être prêts lundi, soir, à vous faire connaître notre résolution.

Monsieur le Ministre de l'Instruction
Publique se retire.

M. LE PRESIDENT. Nous allons maintenant entendre M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

M. RIO, SOUS-SECRETAIRE D'ETAT à la MARINE
MARCHANDE est introduit.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître les préoccupations de la Commission des finances en ce qui concerne le projet de loi auquel nous avons à délibérer. Je vous ai fait connaître aussi l'impression fâcheuse de la commission au sujet des constatations et des révélations, - car, pour moi, tout au moins, cela a été une révélation, - qui ont été faites. Il résulte de l'exposé de M. Brindeau, Rapporteur de la Commission de la Marine que des crédits ont été engagés et que des travaux sont en cours d'exécution sans que jamais le Parlement ait été appelé à donner son autorisation. Bien plus! à mon dossier figure une correspondance engagée avec votre prédécesseur, M. Bignon, correspondance très instructive. Il avait été bien entendu qu'aucun travail ne serait commencé sans que nous ayons donné l'autorisation. Il y a en outre, une autre affaire: celle de la flotte charbonnière qui demande également à être éclaircie. Toutes ces questions font que nous sommes, Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat dans un état d'esprit qui n'est peut-être pas très favorable, au projet; vous devez le comprendre. Nous savons cependant quel effort vous faites pour essayer de liquider une situation difficile et nous comptons sur vous pour mener à bien cette liquidation.

Vous avez la parole.

- 260 -

M. RIO, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. Je vous remercie tout d'abord, Monsieur le Président des dernières paroles de confiance que vous venez de m'adresser. Je n'ignore pas quel est l'état d'esprit de la Commission des finances et je vais faire mon possible pour qu'il devienne plus favorable.

Je m'explique tout d'abord en ce qui concerne les dépenses, lorsque sur le premier crédit de 850 millions, voté par le Parlement et qui a donné naissance au compte B, on a commandé certains paquebots, pour les lignes de Chine, de Madagascar, et de l'Algérie, comme on comptait à ce moment être amené à construire un nombre plus considérable de bateaux, on a prévu à ce moment, en même temps que la possibilité de commander le droit de lever des options. Il est vrai qu'après le vote par la Chambre d'un projet autorisant un engagement de dépenses de 1080 millions, comme nous avions en Amérique des contrats d'aciérs, on a transformé, ceux-ci en contrats de tôles et on a approvisionné une certaine quantité de tôles pour la construction éventuelle des travaux que pour la construction d'un seul navire: le "Duc d'Aumale", en construction à l'arsenal de Brest, pour lequel six millions de dépenses ont été engagés.

Il n'y a donc que cette dépense qui soit véritablement faire, quant aux opérations elles ne sont pas levées; nous avons les mains libres vis-à-vis de nos fournisseurs; il y a bien des dépenses de tôles, mais est-ce vraiment une dépense? Ne valait-il pas

mieux, puisque nous avons de grands besoins, au lieu de procéder à des constructions nouvelles faire transformer des contrats d'acier en contrats de tôles? En résumé, à l'heure actuelle, la situation est celle-ci: Nous avons des options et nous avons approvisionné des matériaux pour la construction de deux bateaux qui coûteront chacun environ 20 millions: deux "DUC d'Aumale", l'un qui devait être construit aux Chantiers de France, l'autre à l'arsenal de Brest. C'est sur celui-ci que nous avons déjà des dépenses engagées, s'élevant à 6 millions. L'un est destiné aux lignes de Chine, l'autre aux lignes de Madagascar, cela représente 38 millions, mais nous demandont en tout 153 millions, car nous avons encore des dépenses à effectuer pour les 2 "Mustapha II" qui représentent environ 2.800 tonnes d'acier et qui étaient destinés aux lignes de Chine et à celles de Madagascar. Aucun travail n'a été fait en dehors de l'approvisionnement de tôle, nous n'avons aucun engagement vis-à-vis des chantiers de construction.

M. HENRY BERENGER. Ni des arsenaux?

M. LE SOUS SECRETAIRE d'ETAT. Pour un paquebot "Duc d'Aumale", les travaux sont commencés à Brest, il y a 6 millions d'engagés.

M. HENRY BERENGER. Il n'y a pas d'autre engagement pour d'autres "Duc d'Aumale?"

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Non, Monsieur le Sénateur !

Je demande à la Commission de vouloir bien me donner 153 millions et j'estime que cette somme n'est pas exagérée dans l'état actuel de nos lignes de navigation. Si je tenais compte de l'état de ces lignes, ce n'est pas 6 bateaux que je devrais commander, ni 4, que je devrais vous demander, mais 24 navires.

Vous savez qu'il n'est plus possible de suivre la politique d'autrefois en matière d'exploitation des lignes d'intérêt général. J'ai eu, à ce sujet, des conversations très animées et parfois aussi très âpres avec les Compagnies de navigation; celles-ci sont bien décidées à ne plus accepter les subventions forfaitaires pour l'exploitation de ces lignes: par suite des circonstances actuelles les lignes d'intérêt général sont très onéreuses à exploiter et les Cies de navigation affirment que si, dans le passé, elles ont accepté moyennant des subventions, d'exploiter ces lignes en même temps que les lignes de cargos dont l'exploitation produisait des bénéfices qui bouchaient en partie les trous creusés par celles des lignes d'intérêt général, à l'avenir les Cies ne veulent plus qu'il en soit ainsi. Elles veulent bien prêter le concours de leur matériel, de leur expérience, de leur organisation à l'Etat pour exploiter des lignes d'intérêt général, mais sous une forme à déterminer par des conventions - et la forme adoptée est la régie intéressée. Nous aurons à discuter à fond cette question quand viendra l'examen de la Convention avec la Cie des Messageries Maritimes.

Etant donné que les Compagnies ne veulent

plus exploiter elles-mêmes ces lignes-là, nous sommes bien obligés, nous Etat, de prévoir leur organisation et de préparer le matériel nécessaire pour qu'un jour prochain nous soyions à même de les exploiter. La situation n'est pas très brillante, vous l'avez déjà examinée, j'en suis sûr, car je sais par votre Rapporteur que vous avez déjà étudié dans ses grandes lignes la Convention avec les Messageries Maritimes, - et vous verrez avec quel matériel nous ~~serons~~ sommes obligés de commencer une exploitation qui sera peut-être onéreuse pour l'Etat.

Nous préparons, en ce moment-ci, à la marine marchande, l'organisation des lignes de navigation entre la France et l'Algérie. Si nous voulons que cette convention, une fois votée, puisse fonctionner, il faudra des navires. En dehors des bateaux que nous avons commandés, d'ici six ans, il sera nécessaire d'avoir 9 bateaux nouveaux si nous voulons maintenir des relations normales entre la France et l'Algérie. Sur les lignes de Chine, il en faudrait 6 ; or, nous n'en demandons qu'un ; il en est de même pour les lignes de Madagascar. D'autre part, nous ne demandons rien pour les lignes d'Australie et nous serons obligés d'assurer le trafic avec des cargos-boats.

C'est donc un minimum que je demande à la Commission des finances du Sénat. M. le Président a bien voulu rendre hommage aux efforts que je faisais à la marine marchande pour arrêter la source des déficits, je vous assure que c'est très loyalement que

je vous demande ces 153 millions. Certes, ce n'est même pas une somme suffisante. Comme nous avons déjà engagé des pourparlers et que nous avons approvisionné, il faut bien terminer l'affaire. Sans doute, c'est une erreur, au point de vue budgétaire; c'est entendu; Nous sommes en dehors des règles du Parlement; mais je ne sais pas, si j'avais été à la place de mes prédécesseurs, si je n'aurais pas fait comme eux, étant donné la situation à laquelle ils étaient obligés de faire face. (M. LE RAPPORTEUR GENERAL FAIT UN GESTE DE DENEGATION.) Vous paraissez en douter, Monsieur le Rapporteur Général, peut-être; je ne sais pas; mais probablement aurais-je fait comme eux. Dans tous les cas, pour ce qui concerne cette partie, - nous verrons pour l'autre tout à l'heure, - la faute n'est pas bien lourde puisqu'elle a consisté à prévoir des approvisionnements de tôle et que si nous devions nous débarrasser de ces tôles dans le cas où nous ne pourrions pas construire, la perte ne serait pas très grande. M. le Directeur des Constructions Navales pourra vous donner des chiffres à cet égard.

M. HAARBLEICHER, DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.- Il y a actuellement 6000 tonnes pour 580.000 francs, soit au prix de 90 francs la tonne environ, ce qui est le prix courant en ce moment. La perte proviendrait de ce que les matériaux ont été façonnés en vue des paquebots à construire; dans ces conditions, on ne peut plus les vendre au prix-courant.

M. LE SOUS SECRETAIRE d'ETAT.- Nous paierons plus cher les unités, en construction, si nous ne levons pas les options; je puis vous donner le chiffre de 1.900.000 frs mais nous n'avons aucun contrat vis-à-vis des Compagnies; nous sommes simplement en pourparlers; nous avons le droit de lever ou d'abandonner les options, Si nous les abandonnons, nous devront payer 1.900.000 frs de suppléments pour les paquebots déjà commandés et subir une perte sur l'approvisionnement des tôles, perte qui sera légère, puisque nous pouvons revendre ces tôles. Le seul navire commencé, est, je le répète, le "Duc d'Aumale", pour lequel il a été déjà dépensé 6 millions et dont les machines sont commandées. C'est, à l'heure actuelle, le seul engagement de dépenses que nous ayons. Si la Commission le désire, pour ne pas mêler les questions, je suis dès maintenant à la disposition de ceux de ses membres qui désireraient d'autres précisions sur la question des paquebots.

M. ROULAND. Je désirerais obtenir de M. le Sous-Secrétaire d'Etat quelques renseignements au sujet de la Convention avec la Cie des Messageries Maritimes, et notamment sur la façon dont l'Etat compte se faire rembourser les bateaux neufs qu'il doit donner à cette Compagnie. Je sais que deux bateaux de cette Compagnie ont été perdus par suite de torpillage et j'admets, par conséquent que, dans les promesses qui ont été déjà faites figure celle de donner deux bateaux en échange de ceux qui ont été torpillés, mais quelles sont ~~de~~ vos intentions en ce qui concerne les bateaux

à option, s'ils sont définitivement commandés? Je voudrais savoir si vraiment M. le Sous-Secrétaire d'Etat n'estime pas que ce serait le moment lorsqu'on va passer une convention nouvelle de traiter du prix de remboursement de ces bateaux ~~faire une convention~~. On peut alors, en effet, imposer un prix de reprise égal au prix de construction; au contraire, si on passe d'abord ~~la~~ la Convention on n'a plus sur la Compagnie des Messageries Maritimes la même influence. Il importe que la Compagnie reprenne ces bâtiments à l'Etat au prix qu'ils ont coûté.

M. LESOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous ne traiterons pas avec la Compagnie des messageries maritimes, mais avec une filiale de cette Compagnie, chargée de l'exploitation des lignes. La Société nouvelle a un conseil d'administration composé par moitié d'armateurs, des Messageries et par moitié d'agents ou de fonctionnaires nommés par le Sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande. La Convention est basée sur le système de la régie intéressée; c'est le conseil d'administration par conséquent, qui arrêtera avec l'Etat le prix auquel doivent être cédés les bateaux. Je ne suis pas ému de ce que la Convention n'ait pas fixé à l'avance le prix de ces deux unités, car si on les vend cher il faudra bien prévoir, - et c'est en effet prévu dans la convention, - comment se feront les frais d'amortissement. Ils auront une répercussion sur les frais d'exploitation générale, et comme l'Etat participe pour 80 % aux bénéfices et aux pertes,

lorsque la prime de concession des Messageries sera absorbée par les déficits, l'Etat prendra à son compte toutes les pertes. Vous voyez qu'il n'est pas très important de savoir à combien ces unités seront cédées parce que la Société nouvelle est en quelque sorte une société à régie-intéressée dans laquelle l'Etat participe pour les 4/5.

M. ROULAND. J'aurai une seconde question à poser au sujet du Consortium de l'Afrique du Nord. Je sais que ce consortium n'existe pas encore, - du moins légalement. Or, vous avez bien voulu dire, - j'ai relevé le propos dans le rapport de M. Brindeau, pages 62 et 63 - que vous aviez l'assurance que ce consortium trouvait son origine dans une partie des bateaux construits pour lui spécialement:.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Ou en construction.

M. ROULAND. La même question se pose au sujet de ce consortium. S'il n'existe pas il me paraît difficile de traiter avec lui.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il ne peut s'agir que de prévisions puisque une commission étudie la création de ce consortium, elle n'a pas encore terminé ses travaux; elle se réunit en séance plénière le 28 pour entendre la lecture du rapport de M. THOMSON.

Je n'ai pas parlé de la Convention parce que ce n'est que d'après les directives des travaux

de la commission que je pourrai faire un projet de loi avec chance de succès. Lorsque je viendrai devant vous avec une convention nous pourrons discuter et vous verrez alors que nous avons prévu l'amortissement de ces bateaux. Nous avons l'intention de faire quelque chose de très bien, le problème ^{pose} est depuis 20 ans et jusqu'ici tous mes prédécesseurs ont échoué; je ne sais pas si je réussirai, car chaque fois qu'on a voulu mettre en pratique les décisions des commissions on s'est heurté à des difficultés; cependant, je suis optimiste et j'espère aboutir cette année. Les travaux de la commission ont été très laborieux, mais tout le monde s'est mis d'accord; si l'on veut accepter de réduire certains services qui me paraissent tout de même trop considérables, cela marchera tout seul. Comme autrefois l'Etat donnait une subvention à toutes les Compagnies de navigation nous avons prévu que l'amortissement des bateaux serait la subvention accordée à la Société. Nous n'avons pas cherché, - personne n'a eu le temps et ce sera mon devoir de le faire lorsque je serai en possession des travaux de la Commission, - ce que donneront les lignes une fois organisées. Suivant les directives qui seront fournies à ce moment, je pourrai vous dire si l'amortissement, - c'est-à-dire la subvention déguisée que nous donnons, - est trop forte ou trop faible; mais jusqu'à ce moment je ne puis rien dire. D'ailleurs ce que fait la Commission ne me lie pas; un ministre n'est pas lié par les travaux d'une Commission, il y puise seulement des directives. La Commission étant composée de Parle-

parlementaires des régions ~~dés~~intéressées et de membres des régions concurrentes, c'est, je crois, une garantie.

M. HENRY BERENGER. La Commission a été reconstituée car j'en ai été membre à un moment donné, et maintenant, je n'en fais plus partie.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. C'est; en effet, une Commission à peu près nouvelle, il n'y a plus que M. Brindeau, rapporteur de la Commission de la Marine qui en fasse encore partie, en dehors des représentants des régions intéressées. M. Pams m'ayant demandé de le nommer; j'ai suivi les directives de M. Pams. Je voulais faire une petite Commission, - ce sont celles qui travaillent le mieux - mais je me suis trouvé devant une Commission de 60 membres ! Elle a abouti cependant.

M. ROULAND. Il est bien entendu que tous les bateaux qui seront construits seront pris par le consortium. Il n'y a pas d'assurance ferme, mais j'insiste pour que la Commission.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je n'ai pas suivi ces jours-ci les travaux de la Commission. Voici le principe: Une société maritime postale est organisée pour l'exploitation des lignes en Méditerranée; *Tout partie de cette société toutes les Compagnies de transport maritime*
haut le bassin méditerranéen : la Cie des Transports maritimes à vapeur, la Cie Mixte, la Cie Transatlantique et en ce qui concerne les Cies de Chemins de fer, les Cies du P.L.M. du Midi et celles des Chemins de fer algérien.

- 270 -

M. LE PRESIDENT. J'avais entendu dire que la Cie du Midi n'en faisait pas partie.

M. LE SOUS SECRETAIRE d'ETAT. Si ! Il y a un conseil d'administration... ..

M. HENRY CHERON, RAPPORTEUR GENERAL. La Société est-elle formée?

M. LE SOUS/SECRETAIRE D'ETAT. Non, elle est projetée. Le conseil d'administration, ainsi en a décidé la Commission, exploitera directement les bateaux sur les lignes postales entre la France et l'Algérie. Je sais que l'armement français n'est pas encore gagné à cette façon de voir; il veut bien entrer dans la Société maritime postale, mais à condition d'exploiter lui-même, les bateaux qu'il apporte. Je verrai, lorsque le rapport du Commissaire me sera remis de quel côté je devrais orienter mes efforts pour faire céder un groupe ou l'autre.

Au point de vue administratif, au-dessus du Conseil d'administration, il y aura un conseil supérieur composé de représentants de l'Algérie, des Chemins de fer d'Algérie, de la Corse, des Cies de navigation.&....

M. LE PRESIDENT. L'Etat sera un contre dix!

M. LE SOUS-SECRETAIRE d'ETAT. Non! je vous dis ce qui est projeté, je ne sais pas encore ce qui sera réalisé.

- 241 -

M. SCHRAMECK. L'organisme importe peu.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Voulez-vous reprendre l'énumération des représentants.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y aura des représentants de l'Algérie, de la Corse et du Gouvernement, en nombre qui n'est pas encore fixé.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Quels seront ces représentants du Gouvernement français?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Ce seront des fonctionnaires de la marine marchande. Il n'y aura pas de membres du Parlement; ce n'est pas possible. Ce conseil supérieur aura un pouvoir de direction sur le conseil d'administration. On a posé en principe que lorsque l'Etat aurait fait abandon des bateaux qu'il avait construits et de l'amortissement, il ne donnerait pas d'autre subvention; la Compagnie devra supporter ses frais. C'est le Conseil supérieur qui aura à décider si les tarifs doivent être élevés ou diminués; mais je le répète, il ne s'agit là que de projets. La Commission n'a pas terminé ses travaux et quand le rapport me sera remis j'aurai à faire le projet de loi portant convention et à vous l'apporter. Mais je reviens à la question: nous aurons quand même besoin de navires, quel que soit le mode d'exploitation, parce que les armateurs ne vont pas construire; la construction en effet, coûte beaucoup trop cher à l'heure actuelle. Or, le problème se

pose avec une acuité beaucoup plus considérable encore pour l'Algérie que pour les lignes de Chine parce que, entre la France et l'Algérie, il faut des rapports constants et si nous ne voulons pas qu'il se produise là-bas un mouvement séparatiste; il faut lier complètement ce pays à la France .

M. SCRRAMECK. Parfaitement! Et cela résulte des renseignements qui ont été donnés à la commission même.

M. HENRY BERENGER. Il faut éviter les moyens de pression.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. En ce qui me concerne, ce n'est pas un moyen de pression, quelle que soit la convention de l'avenir, il faut un strict minimum et d'ici cinq ans, il sera nécessaire de construire neuf autres navires pour assurer un service régulier entre la France et l'Algérie-

M. LE PRESIDENT. A quelle date a été constituée la Commission ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y a trois mois. Elle s'est réunie pour la première fois au début de juin et depuis a fonctionné presque tous les jours.

M. ROULAND. Je ne méconnaiss en aucune façon la nécessité immédiate de construire des paquebots; mais si j'insiste c'est qu'il importe de bien montrer à la Commission des finances que, somme toute, il

243

s'agit d'une demande de crédits pour la construction de paquebots qui, sans doute, feront l'objet d'une convention, mais qui n'ont pas encore fait l'objet d'une convention légale, puisque le consortium n'existe pas. C'est bien ce qui ressort des explications mêmes de M. le Sous-Secrétaire d'Etat et puisque nous sommes tous absolument d'accord sur la nécessité de construire des bateaux, je poursuis ma question en ce qui concerne ce consortium. Voilà un consortium qui est une personne morale inexistante et cependant il cause avec M. le Ministre de la Marine qui prend des engagements avec lui au sujet de bateaux construits ou à construire.

M. LE PRESIDENT. M. le Sous-Secrétaire d'Etat, mon cher collègue, fait un signe de dénégation.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je n'ai aucune inquiétude sur sa formation, je me suis borné à vous dire que la seule question pressante qui se posait était celle des rapports entre la France et l'Algérie.

M. ROULAND. J'ai vu dans le rapport de M. Brindeau qu'on vous avait demandé si, dans vos pourparlers avec ce consortium inexistant, vous aviez abouti à l'assurance que une fois constitué, il prendrait à sa charge les bateaux construits ou à construire. Vous avez eu des conversations à cet égard, et ce qui le prouve c'est que le Consortium a affirmé qu'il voulait bien prendre à sa charge les bateaux

- 294 -

déjà construits, mais non pas ceux de la seconde tranche, dont la Commission n'a pas encore eu connaissance. Il y avait en effet, une seconde tranche de bateaux à construire éventuellement, dont je ne parle pas mais au sujet de laquelle vous avez eu des conversations avec le consortium. Il vous a dit : je prends les bateaux actuellement existant ou qui font partie du programme de navires à construire dans une première tranche; mais je n'en prendrai pas d'autres. Ceci m'amène à vous demander, puisque vous avez déjà eu des conversations avec ce consortium, si, dans d'autres conversations que vous pourrez avoir prochainement vous ne pourriez dégager complètement l'Etat des constructions à faire. Nous savons tous, en effet, que si l'Etat construit très bien, il construit très cher et nous voudrions dorénavant le dégager de toutes conventions comportant pour l'avenir des constructions à faire par l'Etat, pour laisser celles-ci à la charge des Compagnies.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Lorsque je suis allé devant la Commission de la Marine du Sénat, au lieu de me laisser développer simplement le plan que je voulais défendre, on m'a demandé de faire un exposé général de la situation de la marine marchande.

J'ai déclaré alors qu'en dehors du programme de 150 millions que je défends aujourd'hui je prévoyais une nouvelle demande de 100 millions pour la construction de bateaux d'un type spécial: trois

bateaux pour l'Algérie du type de la Compagnie du Midi, un bateau pour la ligne de Chine et un ou deux pour la Corse. Je ne savais pas alors encore si nous aurions à construire ces bateaux du type de la Compagnie du Midi.

J'ajoutais que j'avais l'intention de réunir bientôt une commission qui étudierait les rapports entre la France, l'Algérie, la Tunisie et la Corse. " A ce moment-là, disais-je à la Commission de la Marine, lorsque la commission aura décidé ce qu'elle devra faire, je reviendrai devant vous pour vous demander 100 millions. Retranchons-les donc du programme. Si vous aviez 5 ou 6 bateaux Mustapha II et Duc D'Aumale de plus, le consortium vous les prendrait tout de suite puisque vous n'en avez pas assez."

Vous voyez la confusion: je ne faisais pas allusion à ces types Duc d'Aumale ou Mustapha II, mais au type de bateaux de la Compagnie du Midi qui feraient le service entre Port-Vendres et l'Algérie. Ce sont des bateaux d'un type spécial étudié par les Chemins de fer du Midi. Je ne sais pas encore actuellement si je viendrai vous demander le crédit ou si je demanderai au conseil d'administration de la nouvelle compagnie de construire ces bateaux. J'ignore s'ils seront construits un jour. Cela ne concerne pas le programme de 150 millions.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. M. le Sous-Secrétaire d'Etat dit que nous ne sommes pas liés qu'il n'y a pas de contrat et que, si les options ne sont pas

-246-

levées, il n'y a pas de dédit: nous sommes absolument libres, il n'y a aucun engagement, nous n'avons dépensé que six millions pour un paquebot construit par les arsenaux et transformé en contrat de tôles un contrat d'acier passé en Amérique.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il n'en est pas moins vrai que ce sont là des dépenses engagées sans l'autorisation du Parlement sur des crédits dont l'objet était limité. Ces crédits étaient affectés à la fabrication des obus, des navires de guerre. On les emploie à des tôles pour la marine marchande sans même nous consulter sur le changement d'affectation. J'élève une énergique protestation contre cette violation des droits du Parlement.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je plaide coupable pour mes prédécesseurs et moi-même. Je vous ai avoué tout à l'heure que probablement, si j'avais été à leur place, j'aurais fait de même.

Des contrats très onéreux avaient été passés en Amérique. Le Parlement avait voté des crédits. Nous aurions perdu des sommes considérables dans la résiliation de ces contrats. C'est un de mes voisins de Washington qui a dû recevoir les ordres de la métropole pour liquider cela. On nous a proposé de transformer les contrats, ce qui était moins onéreux. C'est cette transformation qui a été opérée.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Pourquoi ne pas en informer les commissions financières?

- 297

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Oui, évidemment.

M. LE PRESIDENT. Nous ne savions rien du tout. Nous nous sommes trouvés en présence d'un projet de loi de 1.080 millions pour lequel nous avons subi les instances les plus vives.

M. HENRY BERENGER. Il y a de bien plus graves irrégularités que celle-là.

M. LE PRESIDENT. On nous demandait de le voter avant la fin de 1919. Nous avons voulu examiner le projet. Nous avons demandé au gouvernement quel était son programme et s'il prenait ce projet à son compte. Le ministre des finances de l'époque a été entendu. Il aurait bien pu à ce moment-là, puisque nous étions en pourparlers avec lui, nous avertir que 6 millions étaient déjà engagés. C'était une chose très simple; mais on nous a laissé dans l'ignorance absolue. M. le Rapporteur général se borne à protester. N'insistez pas, monsieur le ministre.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je me borne à constater pour aujourd'hui parce que je vous rappelle que la commission des finances a chargé trois de ses membres d'étudier dans les détails comment cela a pu se passer, comment le travail des arsenaux destiné à un but de défense nationale a pu être détourné de ce but. Je proteste contre la violation des droits du Parlement.

M. SCHRAMMECK. Si le consortium éventuel dont vous venez de nous parler ne se forme pas, qu'advient-il de vos bateaux ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il faudra tout de même d'une façon ou d'une autre assurer nos relations avec l'Algérie. Si je ne réussis pas, je le saurai avant la fin de l'année.

M. ROULAND. Il ne peut pas y avoir de consortium s'il n'y a pas de bateaux.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il faudra tout de même d'une façon ou d'une autre assurer nos relations avec l'Algérie. Si je ne réussis pas, je le saurai avant la fin de l'année.

M. ROULAND. Il ne peut ^{pas}/y avoir de consortium s'il n'y a pas de bateaux.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il faut que nous établissions des relations régulières avec l'Algérie.

M. ROULAND. Je souhaiterais qu'on en vint à la concurrence des compagnies, même avec la subvention de l'Etat. Je suis hostile au consortium. Quant à la nécessité des bateaux elle me paraît démontrée.

La construction des bateaux commandés ferme depuis le 2 août 1919 a été autorisée sur le compte spécial B qui comportait 850 millions. Il n'y a donc aucune critique à adresser.

Je me reporte aux déclarations de M. le Ministre Guist'hau à la séance du 3 juin dernier à la Chambre: le crédit spécial B est complètement épuisé, a-t-il dit.

Or nous savons qu'à Brest, il y a un bateau commandé sur ces 850 millions, qui est encore sur cale, inachevé pendant qu'un autre à option que vous avez signalé comme étant le seul commencé est à coté du bateau dans l'arsenal.

Sur quels fonds, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, comptez-vous payer l'achèvement du premier bateau si le compte B est épuisé.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il est ouvert au compte spécial B des crédits s'élevant à 850 millions. On a établi un programme; on a commandé jusqu'à concurrence de cette somme. Le premier Duc d'Aumale encore sur cale, qui va être lancé dans quelques jours appartient à ce compte spécial. Il est dans les limites des 850 millions.

M. HENRY BERENGER. Vous êtes à deux milliards et demi de déficit.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Lorsqu'on met 850 millions à la disposition d'une administration pour faire construire une flotte, le directeur des constructions navales dans la limite de ses attributions, quand on lui propose un prix de revient sérieux, épuise la totalité des crédits. Il y avait du tonnage construit aux Etats-Unis, au Japon, en Angleterre.

Au moment où l'on établissait ces prix de revient, la livre sterling était à 26 ou 27 frs et le dollar à 5,50. Depuis, en cours de construction, la livre est passée à 50 et le dollar à 16 ou 17. Par suite, à la dernière estimation, les 850 millions sont devenus 1.059 millions. Ce n'est pas le chiffre exact, mais dans tous les cas, sur la question de principe, nous sommes tous d'accord: l'administration est restée dans la limite de ses attributions. Elle ne pouvait pas s'attendre à cette hausse du change qui a bouleversé tous les crédits.

M. HAARBLEICHER. On n'a pas engagé 850 millions mais 824. Il n'y a pas eu d'augmentation dans la masse des travaux ni d'erreur de devis. Par suite de la hausse du change, on a dû payer des sommes supérieures à celles qui avaient été prévues au moment de la commande.

Même quand les commandes étaient fermes, on nous a demandé des augmentations de prix que nous avions d'ailleurs prévues; parce que le charbon a passé de 80 à 300 francs en quelques mois.

Vous savez ce qui s'est passé pour les tôles: nous avions traité à 110 francs; on nous a dit que ce serait 220 francs.

Il y a des majorations de prix dont n'étaient pas responsables ceux qui passaient la commande. Elles existent aussi bien pour les particuliers que pour l'Etat.

- 281 -

Voici les résultats auxquels on arrive; nous avons commandé en Amérique 373 millions qui sont estimés actuellement 537 millions: les 390 millions commandés en France sont devenus 451 millions. Dans l'ensemble, les 850 millions sont devenus 1.059 millions.

Je possède des renseignements que m'ont fournis les armateurs. Ils se sont trouvés dans la même situation que nous, peut-être même dans une situation plus défavorable parce que nous avions commandé en 1918 et en 1919 des bateaux en France où la hausse était moins forte qu'en Angleterre où ils avaient commandé les leurs.

Les renseignements communiqués par les armateurs portent sur la totalité des bateaux en construction le 1er mai 1920. 78 bateaux étaient en construction; les prix prévus étaient 17.906.000 livres, soient, au taux du change à l'époque de la passation du marché, 494.873.000 francs. Le 1er mai 1920, la somme s'élevait à 22.400.000 livres, soient au cours du change moyen, 1.100 millions.

La proportion est la même pour tout le monde. Notre augmentation est moindre parce que nous avons passé des commandes à la fois en France et en Angleterre.

M. SCHRAMECK. Ce sont les circonstances résultant de la hausse du change.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Si les crédits n'étaient pas accordés, que se passerait-il?

M. HAARBLEICHER. Pendant la guerre, vous nous aviez autorisé à faire cette commande.

M. HENRY BERENGER. Je suis rapporteur du budget de la marine, je me préoccupe de savoir où passe l'argent de l'Etat.

Tous les travaux qui ont été faits sur le duc d'Aumale sont-ils payés par la marine marchande, sur quels crédits et comment ?

M. HAARBLEICHER. Il y a donc 1.059 millions. Comme nous n'avons que 850 millions, nous ne pourrions pas dépasser un centime de plus. Nous serons obligés de vous demander les 210 millions d'augmentation.

Actuellement, sur les 850 millions, nous n'avons dépensé qu'environ 300 millions comme trésorerie parce que en Amérique nous n'avons pas remboursé. Sur les dépenses en France, nous n'avons pas dépassé 450 millions. Nous avons en trésorerie la somme.

M. HENRY BERENGER. J'ai posé une question très précise. Il s'agit de voter un crédit demandé par le gouvernement. On a engagé des approvisionnements & des travaux à l'arsenal de Brest pour le Duc d'Aumale. Est-ce que la marine marchande qui paie ces approvisionnements et des travaux ? sur quels crédits et comment ?

M. HAARBLEICHER. C'est nous qui payons sur ces 850 millions.

M. LE PRESIDENT. Vous avez par conséquent remboursé à la marine de guerre.

M. HENRY BERENGER. Il est affirmé d'autre part que c'est la marine de guerre qui paie ces dépenses. J'ai besoin de savoir si c'est le directeur des constructions navales de la marine de guerre qui paie ces dépenses et sur quels crédits car le Parlement n'a rien voté pour cela ou si c'est la marine marchande.

Par l'organe de M. le Directeur, M. le Ministre répond que c'est la marine marchande qui lui a donné les ordres d'approvisionnement, de mise en cale, de construction, que c'est elle qui paie sur ces crédits.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous avons passé des contrats réguliers avec la marine de guerre.

M. HENRY BERENGER. Comment l'entendez-vous ? Sur quels crédits ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous avons 850 millions de crédits.

M. HENRY BERENGER. Vous les avez affectés à un compte spécial pour le Duc d'Aumale ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Oui,

M. HENRY BERENGER. Je demanderai le dossier de cette affaire. Vous savez dans quelles conditions, je vous pose ces questions, monsieur le sous-secrétaire d'Etat. M. le Président a exprimé tout à l'heure les

sentiments de la commission en disant que nous avons pour vous la plus vive sympathie.

Des responsabilités politiques et financières sont engagées. Quelle que soit la bonne camaraderie, nous ne pouvons pas ne pas accomplir notre rôle.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Croyez bien que je ne me froisse pas du tout des questions posées. Elles me préparent aux rudes discussions que je vais avoir à soutenir dans quelques jours lorsque le projet sera examiné par la Chambre. Le fond de mon tempérament, c'est la franchise.

Nous n'avons jamais refusé une note que nous a présentée la marine sur les travaux des Marie-Louise.

M. HENRY BERENGER. Il ne s'agit pas des Marie-Louise. Vous avez vous-même distingué les deux questions.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il s'agit du compte spécial B achat et construction de navires : 850 millions. On a construit le Duc d'Aumale et aussi d'autres bateaux dans les arsenaux.

Chaque fois que la marine nous a présenté une facture pour travail exécuté, nous avons payé. Nous avons une trésorerie très riche car nous n'avons pas encore payé ce que nous devons en France. Si la marine a besoin d'argent, elle n'a qu'à nous présenter la facture: aussitôt nous ordonnons la dépense et elle rentre dans son argent.

M. LE PRESIDENT. Vous avez engagé vous-même au delà des crédits, en raison de l'augmentation des prix de revient, Le crédit de 850 millions est donc épuisé au point de vue des engagements. Ce n'est qu'au point de vue des paiements qu'il y a une trésorerie.

M. HENRY BERENGER. Je sais, pour ma part, que les tôles ont été prises sur les approvisionnements de la marine. Les paiements ont été effectués par la marine de guerre. Les crédits à prévoir pour 1921 s'élèvent à 10 millions. La marine marchande a-t-elle un crédit pour ces 10 millions ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. En trésorerie, nous l'avons.

M. HENRY BERENGER. Le crédit est-il présenté aux Chambres ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est un compte spécial.

M. HENRY BERENGER. On ne peut pas engager 1.250 millions avec un crédit de 850 millions. Il y a là quelque chose d'anormal. Le crédit est dépassé de plus du double. On ne peut pas engager 100 milliards de dépense en disant toujours que c'est sur le crédit de 850 millions. Le Parlement aurait tout de même le droit de demander quelques explications.

M. LE PRESIDENT. Il y a un crédit de 850 millions. Les engagements s'élèvent au delà de cette

somme; mais on a à peine payé la moitié. Des commandes ont été faites à la marine militaire sous plusieurs formes: approvisionnements et constructions.

Pour faire une opération de cette nature, les arsenaux de la marine devraient avoir un crédit. Ils n'ont pas le droit de se livrer à des constructions comme celles-là sans avoir des crédits spéciaux. Les crédits accordés aux arsenaux devaient servir à des dépenses de la marine de guerre. Ces travaux de guerre n'ont pas été faits.

M. HENRY BERENGER. Au point de vue de la comptabilité, comme cette question concerne à la fois les paquebots et les cargos, je voudrais savoir l'origine du contrat passé entre les services de la marine marchande et les services de la marine de guerre pour ces cessions. Les deux ministres compétents les ont-ils connus? Qui a fait les contrats primitifs? Comment ont-ils été établis? Quelle est leur origine et leur forme? Jusqu'ici, je ne le sais pas.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Vous disiez que quoique nos crédits soient largement dépassés, nous continuions à payer parce que nous avons une trésorerie riche.

Le Duc d'Aumale en construction à Brest a été commandé sur les crédits de 850 millions et dans les prévisions de cette somme. Cela est très régulier: nous n'avons pas besoin de venir devant le Parlement puisque nous avons un compte spécial en dehors du Budget.

M. HENRY BERENGER. Si comme l'affirme, M. le ministre, le Duc d'Aumale que nous exécutons à Brest, en ce moment-ci a été commandé sur les 850 millions, c'est du passé, cela ne concerne pas le projet actuel. Je demande pourquoi on nous demande 150 millions de crédits parmi lesquels est prévu le Duc d'Aumale.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y a deux Duc d'Aumale: le premier est construit sur les 850 millions du compte B ; pour le second j'ai plaidé coupable tout à l'heure en faveur de mes prédécesseurs en reconnaissant qu'ils avaient engagé des dépenses qu'ils n'avaient pas le droit d'engager. C'est pour apurer ce compte que nous vous demandons des crédits.

M. HENRY BERENGER. Le second Duc d'Aumale, n'est pas commencé ?

M. ROULAND. Si, il est commencé à Brest.

M. HENRY BERENGER. Le premier Duc d'Aumale a été fait sur les 850 millions; le second sur des crédits que vous nous demandez.

La question n'en reste pas moins posée et elle s'aggrave. Je croyais que le second Duc d'Aumale n'était pas commencé. Quel est le contrat que l'on a passé entre les deux ministères en dehors du Parlement pour construire ces navires?

M. HAARBLEICHER. Lorsqu'un ministère comme celui de la Marine travaille pour un autre département, il travaille en cession, suivant les règles de la cession.
ion.

M. LE PRESIDENT. J'ai eu l'honneur d'être ministre des colonies. Nous n'avions pas d'arsenal: nous faisons des commandes de fusils, de canons aux arsenaux de la guerre: nous établissons un devis.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il y a des règles et tout une procédure. Ont-elles été suivies ?

M. HAARBLEICHER. Des bateaux du même ordre avaient déjà été commandés. Nous connaissons donc les prix.

M. LE PRESIDENT. C'est une évaluation.

M. HENRY BERENGER. Le directeur des constructions navales de la marine de guerre et le directeur des constructions navales de la marine marchande ont-ils respecté les règles établies pour ce genre de cessions ?

M. HAARBLEICHER. Parfaitement. Je vais vous lire la lettre dans laquelle le ministre de la marine a accepté.

Voici, par exemple, pour les 13 premiers Marie-Louise:

"En réponse à votre lettre du 26 novembre écoulé..... "

M. HENRY BERENGER. Le "Du c d'Aumale" n'a-t-il pas été commandé avant ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES. Non, Monsieur le Sénateur.

"En réponse à votre lettre du 26 novembre
"écoulé, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai
"donné l'ordre de mettre en chantier :

"A Cherbourg, 2 cargos type Marie-Louise,

"A Brest, 3 cargos type Marie-Louise,

"A Lorient, 3 cargos type Marie-Louise,

"A Rochefort, 1 cargo type Marie-Louise."

M. LE PRESIDENT. Y a-t-il eu un devis pour
la détermination de ces bateaux ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
Nous avons envoyé les plans et les prix des bateaux.
Ils ont été déterminés sur les prix des bateaux com-
mandés à la même époque.

M. LE PRESIDENT. Le ministre a-t-il accepté?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Jadis le con-
trôle du Parlement s'exerçait sur les moindres unités
à construire, à telle enseigne que dans la loi de
Finances existait un état, - l'Etat H, si je me sou-
viens bien, - spécifiant l'état d'avancement de chaque
unité, avec tous les détails quant au prix et à la
construction, de manière que les Commissions finan-
cières chargées du contrôle parlementaire puissent
suivre l'emploi et la spécialisation des crédits. Com-
ment se fait-il qu'on puisse tout à coup engager des
dépenses ~~qui~~ entraînant du travail dans les arsenaux
sans que le Parlement en soit informé? Voilà la
question que j'ai l'honneur de poser.

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
Cette question me dépasse.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. C'est entendu !

M. LE PRESIDENT. Tout de même, vous avez
traité avec le ministre de la marine.

M. HENRY BERENGER. Quel était le directeur
des Constructions navales à la marine marchande en
1918 ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
C'était moi !

M. HENRY BERENGER. Vous avez donc connu la
question; vous devez savoir comment a été engagée cette
affaire.

M. LE PRESIDENT. Vous avez vu les plans;
vous étiez au courant. M. Chéron, qui a été sous-se-
crétaire d'Etat de la guerre et de la marine connaît
les formalités que l'on doit remplir en pareil cas;
on ne peut donner de commandes pour des cessions qu'a-
près s'être préalablement ~~mis~~ mis d'accord. Voilà
un cas: nous avons traité, au ministère des colonies
pour la construction de canons d'armement à un prix
convenu; plus tard le ministre de la guerre s'appuyant
sur ce prix, a nettement refusé de payer plus cher.
On commence donc par bien déterminer la valeur de la
commande; or, vous ne savez même pas combien vous
coûtent vos tôles.

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

J'ai eu à m'occuper pendant vingt ans de tous les travaux de cession; on procède à une évaluation, mais il n'y a pas de prix global.

M. LE PRESIDENT. Il y a des règles qui sont prescrites; avez-vous suivi ces règles?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Avec les particuliers je me suis refusé à passer des contrats en régie pour des raisons d'économie; mais lorsqu'on passe des contrats de cette sorte il n'y a pas de maximum indiqué.

M. LE PRESIDENT. Il y a tout de même une estimation préalable; on exerce une surveillance, un contrôle. Avez-vous exercé cette surveillance, ce contrôle ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Oui!

M. LE PRESIDENT. Etes-vous certain que la main-d'oeuvre et les matières confiées ont été employées à leur véritable destination ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Parfaitement! Je suis tout à fait persuadé que cette affaire a été conduite d'une façon régulière.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Cependant, le ministre de la marine qui n'a pas le droit de construire la plus petite unité sans l'autorisation du

parlement et sans en faire mention à l'état H pourrait par l'intermédiaire du sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, réaliser immédiatement et sans contrôle ce qu'il ne peut faire de lui-même.

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Votre observation est tout à fait juste, mais c'est une critique du compte spécial. Sans doute, il vaudrait beaucoup mieux, pour ce compte de 850 millions, qu'on eût défini, chaque bateau et indiqué le crédit afférent, mais nous nous sommes trouvés devant un compte spécial de 850 millions qui ne définissait pas les bateaux et nous laissait libres de commander jusqu'à concurrence de ce chiffre. Vous avez tout à fait raison et votre observation est parfaitement exacte; mais c'est le procès, - très légitime, - du compte spécial.

M. HENRY BERENGER. Etes-vous en règle avec la marine de guerre ? Si vous n'avez pas payé les sommes que vous lui devez, je vais la mettre en demeure de vous les réclamer.

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

En 1919, nous avons accepté de donner des provisions; je n'ai pas encore les factures de fin 1920, mais on a récemment envoyé une provision de 24 millions, actuellement au ministère des finances et qui seront touchés incessamment.

M. HENRY BERENGER. Vous n'avez pas payé la marine de guerre ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
Elle est en cours de paiement.

M. HENRY BERENGER. Il serait important de savoir: 1° si sur ce compte de 850 millions vous êtes en règle avec la marine de guerre et si vous avez payé vos dettes; 2° pour la question du duc d'Aumale qui est commencé si vous avez des crédits ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Pas un sou!

M. HENRY BERENGER. Alors! c'est la marine de guerre qui paye!

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il s'agit, je crois, de 6 millions.

M. HENRY BERENGER. Les crédits à prévoir pour 1921 s'élèvent à 10 millions.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Avec quoi va-t-on payer ces 10 millions ?

M. HENRY BERENGER. Il n'y a pas de crédit.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. M.le Sous-Secrétaire d'Etat nous a dit qu'on avait dépassé l'engagement de dépenses et qu'on était resté en deçà en ce qui concerne les paiements, nous avons une trésorerie a,t-il ajouté, et nous pouvons payer ces 10 millions." Vous pensez bien que, lorsque vous avez dépassé ces crédits il faudrait quelquechose pour les payer.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous restions,

pour les paiements, dans la limite des crédits prévus.

Nous commettrions une grosse irrégularité si nous donnions un sou sur les 6 millions du second "duc d'Aumale" mais j'estime que tant qu'on nous présente des factures pour un navire commandé sur le programme des 850 millions nous sommes dans le domaine de la légalité.

M. HENRY BERENGER. Il y a une confusion entre les deux "duc d'Aumale". Le premier seul devait être imputé sur les 850 millions.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous n'avions pas le droit, évidemment de commander le second.

M. HENRY BERENGER. Comment la marine de guerre, sachant que vous n'aviez pas le droit d'engager un crédit pour le navire commandé à l'arsenal de Brest, - le second "Duc d'Aumale", a-t-elle consenti à ajourner la réfection des navires ex-allemands, qui est absolument urgente pour construire le second "Duc d'Aumale"?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est une question qui me dépasse.

M. HENRY BERENGER. Vous auriez pu recevoir un avertissement du ministre de la marine vous demandant où étaient vos crédits et vous disant : "moi, ministre de la marine, membre du Gouvernement, je ne saurais prendre la responsabilité de faire mettre en

- 295 -

chantier un second "Duc d'Aumale". N'avez-vous pas reçu même une simple question du ministre de la marine?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
En ce qui concerne le second "Duc d'Aumale" il était compté dans les crédits avec les 850 millions.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Mais nous ne l'avons pas fait !

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
Légalement, nous aurions pu le compter sur les 850 millions.

M. HENRY BERENGER. Je ne m'occupe pas de ce que vous auriez pu faire. Je demande simplement comment le ministre de la marine, sachant que ce "Duc d'Aumale" n'a pas été autorisé par le Parlement, ne vous a pas averti que vous étiez déjà en faute? Il reçoit votre commande; il a des travaux urgents à exécuter pour la défense nationale et néanmoins il prend cette commande. Il a donc autant de responsabilité que vous; je voudrais donc savoir s'il vous a averti.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il ne savait probablement pas que nous n'avions pas de crédit pour le second "duc d'Aumale".

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
Pour les "Marie-Louise", nous l'avons dit nettement, pour le "Duc d'Aumale", ce n'est pas sûr. Voici, en

ce qui concerne les "Marie-Louise", ce que l'on
avait écrit le 23 octobre 1919 :

"En réponse à votre lettre du 13 septembre
1919, j'ai l'honneur de vous confirmer mon accord
pour la construction par les arsenaux de la marine,
pour le compte de la marine marchandé, de :

"6 paquebots "Indo-Chine",
"10 cargos type "Marie-Louise,

"dans les conditions prévues par votre lettre du
"13 septembre.

"J'attendais le vote des crédits par le
"Parlement pour vous notifier la commande. La Chambre
"des députés a voté, le 19 octobre, l'autorisation
"d'engagement de dépenses de 1.080 millions, somme qui
"comprend les crédits nécessaires à la construction
"des 16 navires ci-dessus.

"Mes services s'entendront directement avec
"les vôtres pour l'exécution. Je suis en pourparlers
"pour que la presque totalité des matériaux destinés
"aux 10 "Marie-Louise" soit commandée en Amérique,
"comme pour les bâtiments précédents du même type.
"M. le Ministre de la reconstitution industrielle m'a
"demandé, en effet, de transformer en commande de ma-
"tériaux d'acier un contrat passé aux Etats-Unis pour
"la fourniture d'acier pour obus. J'ai accepté, sous
"réserve, que les matériaux soient directement expé-
"diés par mer à Cherbourg, d'où pourra se faire - éga-
"lement par mer - la réexpédition du contingent destiné
"à Rochefort. Nous sommes en effet, tenus de désigner
"aux Américains un port unique (où ne se font pas
"d'autres débarquements de matériaux) pour obtenir
"d'eux que les inconvénients présentés par leurs envois
"antérieurs soient évités.

"Les dimensions des paquebots "Indo-Chine"
"seront, d'après l'étude en cours, approximativement:

"Longueur..... 147 m,

"Largeur..... 18 m. 50 ".

M. HENRY BERENGER. Cette lettre montre
très bien le mécanisme et donne la réponse que je
sollicite. La Chambre vote quelque chose qui ne fait
pas foi, qui n'est pas un article de loi, qui n'a
aucun caractère législatif; vos services entrent en

relations directement avec ceux du ministère de la marine - "Mes services - écrivez-vous, - s'entendront directement avec les vôtres"- vous commandez, on exécute ! Il y a là un abus de pouvoir très grave !

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. C'est anti- constitutionnel. Qui a signé cette lettre ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES. Elle est signée: "Pierre Dupuy".

M. HENRY BERENGER. Qu'a répondu le financier du ministère ? Nous payons des sommes énormes pour le contrôle; qu'a-t-il répondu ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES. Ah moi, il n'a rien dit !

M. LE PRESIDENT. Qu'a dit le contrôleur des dépenses engagées à la marine marchande ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il s'agissait de lettres de cabinet à cabinet, de ministre à ministre qui ne prévoyaient pas de dépenses immédiates.

M. LE PRESIDENT. Vous êtes dans une situation tout à fait délicate; nous nous adressons, en effet, à vous qui n'êtes pas responsable; très loyalement vous avez reconnu ce qui se passe; vous faites preuve d'un esprit de solidarité qui vous honore; nous savons à quel point nous en tenir. En fait, on a engagé des dépenses sans autorisation, par simple lettre et non par un arrêté ministériel, comme cela doit se faire.

- 298 -

M. HENRY BERENGER. A quel moment le second "Duc d'Aumale" a-t-il été commandé ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
En 1919, à un moment où on le comptait dans le crédit des 850 millions, et il peut y être légalement.....

M. HENRY BERENGER. Pourquoi si, en 1919, vous avez commandé, ce second "Duc d'Aumale" sur les 850 millions de votre crédit, vient-on saisir aujourd'hui le Parlement d'un projet de loi ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.
C'est être plus royaliste que le roi, monsieur le sénateur; nous vous demandons simplement de sanctionner une seconde fois le crédit.

M. HENRY BERENGER. Puisque ces "Ducs d'Aumale" ont été commandés à l'armistice, je voudrais savoir pourquoi l'on a reporté la commande sur le second projet ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y avait une question de travail dans les arsenaux qui se posait.

M. HENRY BERENGER. Il y aurait beaucoup à dire là-dessus.

J'ai une dernière question à poser en ce qui concerne les paquebots, M. Rouland a posé la question essentielle et je n'y reviens pas; mais il est une chose qui me préoccupe dans vos déclarations. Je

comprends très bien que la solidarité ministérielle ou parlementaire vous oblige à ne pas répondre d'une façon très énergique au point de vue du passé; mais vous avez dit à M. Rouland, relativement à ce consortium, qu'il y avait nécessité de construire pour nos relations avec l'Algérie, la mer/de Chine, le Pacifique, et d'une manière générale avec l'Extrême-Orient; mais a-t-on dit, si le consortium ne prend pas vos paquebots, si l'Algérie les refuse, que ferez-vous?" Et vous avez répondu : "Il faut que l'Etat les fasse quand même :". Or, les Chambres ont manifesté d'une façon très nette, ~~leur~~ leur sentiment sur la liquidation de la marine d'Etat; dès, l'instant où la loi prescrivant cette liquidation sera définitive l'Etat ne pourra plus construire. Je me réfère au projet de loi déposé le 24 décembre 1920 et je lis :

"La liquidation envisagée s'appliquerait à toute la flotte du commerce gérée ou possédée par les divers départements ministériels, sauf en ce qui concerne les pétroliers et les charbonniers qui seraient tous conservés par la marine de guerre pour assurer ses propres besoins. La liquidation porterait aussi sur la flotte en construction ou à construire; il serait, en effet, paradoxal, que l'Etat vendant les navires qu'il possède en fît pendant ce temps, construire d'autres pour reconstituer la flotte dont il veut se défaire."

Les paroles si éloquentes que vous avez prononcées quand vous avez pris le pouvoir n'ont fait

qu'accentuer cette situation. Comment pouvez-vous penser que nous allons admettre ce paradoxe, - alors que vous avez déclaré publiquement que tous vos prédécesseurs ont fait faillite, que l'Etat ne doit pas avoir de flotte, qu'il doit vendre la sienne, - de vous voir demander 150 millions pour construire à option des paquebots? J'aurais compris que l'Etat nous dise: "Il y a une nécessité nationale pour nous, à avoir des paquebots sur le Pacifique, pour toutes sortes de raisons, diplomatiques, coloniales ou autres, et par conséquent, l'Etat a un droit de contrôle et même de subvention; je vais donc subventionner telle ou telle compagnie pour l'amener à construire des paquebots suivant les plans qui conviennent à des particuliers", - mais que vous veniez nous déclarer maintenant que vous allez vous servir de ces 150 millions pour construire une nouvelle flotte d'Etat dans vos chantiers ou dans les arsenaux, je prétends qu'il y a là un véritable paradoxe.

Le rapport de M. Morinaud est très net dans sa modération, ce contre quoi s'est élevé le Parlement, c'est la ^{galerie} ~~galerie~~ qui a amené un déficit de 2 milliards et demi; dans la gestion de la flotte d'Etat, si vous continuez la construction de ces paquebots, il n'y aura rien de changé: on aura continué à implanter une marine d'Etat. Je vous pose donc la question suivante: Entendez-vous poursuivre vos constructions avec ces 150 millions ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je vous ai dit que le consortium était en voie de formation; mais si, tout de même, au bout d'un an de pourparlers je n'ai pas l'outil nécessaire pour le faire fonctionner, la situation peut-être très-grave. Je vous ai indiqué tout à l'heure la différence que faisait l'armement entre les lignes de charge et celles d'intérêt général. Je pense bien que la liquidation sera faite, mais pour les relations entre la métropole et les colonies, et plus spécialement entre la métropole et l'Algérie, la question est différente: l'Etat n'a pas le droit de se désintéresser de cette question; il a, au contraire, le devoir de prévoir l'organisation de lignes de navigation, et du moment qu'aucune Compagnie ne veut construire à l'heure actuelle, n'est-ce pas à l'Etat qu'il appartient lorsqu'il aura mis debout une convention, - et si celle-ci n'aboutit pas, j'en mettrai une autre debout, - de faire une régie désintéressée avec des particuliers qui nous apporteront leur expérience, leur matériel et surtout leur personnel parce qu'on ne fait pas un personnel de marine à l'improviste? C'est là une question complexe et lorsque nous aurons conclu ce contrat il faudra bien, quel qu'en soit le mode, que l'on construise des bateaux, soit directement, soit par une manière détournée.

M. HENRY BERENGER. Il s'agit d'un projet de 203 millions dont 153 millions pour les paquebots et 50 millions pour les "Marie-Louise", mais je ne

veux m'occuper que des paquebots, je comprends très bien votre préoccupation d'ordre national, mais entendez-vous rester constructeurs et exploiter des bateaux ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Non! non! nous sommes très peu constructeurs, et ce sont, à coup sur, les compagnies qui exploiteront les bateaux. Ce sera la Cie Générale Transatlantique, se seront les Cies qui ont étudié les modifications apportées par nous au type original, ainsi qu'elles le demandaient. Nous serons donc amenés à construire par la force des choses, - et à cet égard je voudrais que M. Sarraut vous répêrât ce qu'il nous a dit récemment en conseil des ministres, - si nous voulons conserver un lien avec nos colonies.

M. HENRY BERENGER. Ce n'est pas la question.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Si! c'est la question. Il faut absolument construire des bateaux; si je n'ai personne, moi Etat, dois-je me désintéresser de la question de nos communications, avec nos colonies? En ce qui me concerne, chargé du département de la marine marchande, je réponds "non", nettement. Un jour viendra où par le jeu d'une convention j'aurai le moyen d'exploiter ces bateaux plus raisonnablement.

M. HENRY BERENGER. Ne pouvez-vous pas subventionner les Compagnies, en leur laissant le soin

203

de procéder à la construction et à l'exploitation, tout en exerçant un certain contrôle ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Si je pouvais le faire, je le ferais, mais je ne le peux pas. En ce qui concerne le coût de ces unités, nous aurons des garanties; nous allons avoir des marchés à option; mais nous n'allons pas lever ces options si vous nous accordez des crédits, car il y aura une baisse sérieuse et nous pourrions réaliser des économies, puisque nous traiterons à forfait sur les prix de base ordinaires, puisqu'il y aura l'abaissement de la main-d'œuvre en même temps que celui du prix du matériel. Si je pouvais trouver un autre système, moi qui, autrefois, étais partisan de la déconcentration des services d'Etat, qui ai dû me convertir à l'exemple, des conventions, je me demanderais pas mieux que de me débarrasser de ce souci; mais je n'ai pas d'autre solution: si j'en avais une autre, je l'apporterais.

M. ROULAND. En somme, nous nous trouvons en face de Cies qui ne veulent pas renouveler les conventions, à moins qu'elles ne reçoivent une avance plus considérable de l'Etat; celui-ci nous dit qu'il ne peut réunir un consortium et entrer en pourparlers avec lui qu'à la condition d'apporter des bateaux, évidemment cet apport en bateaux rapidement construits entre pour beaucoup dans la réalisation des ententes qui peuvent être passées. C'est bien là, je crois la traduction des paroles de M. le Sous-Secrétaire d'Etat. Eh bien! je suis tout aussi hostile,

pour l'avenir, à la construction des bateaux de commerce par l'Etat que l'était M. Bérenger, mais je ne crois pas que, pour l'instant, puisqu'il faut agir très rapidement, en donnant au consortium ou aux Cies maritimes la possibilité de construire elles-mêmes, elles arriveraient aussi vite à un résultat que si l'Etat dès aujourd'hui apportait un programme limité, - le programme actuel, permettant des transactions et des relations plus faciles avec une Compagnie. Voilà quelle est ma manière de voir. Mais en tout état de cause je suis absolument hostile à la construction pour les Cies ^{par} l'Etat. J'avais entendu dire, dans les services, que les prix d'option qui vous étaient présentés pour le programme actuel paraissaient assez élevés et je voulais justement demander à la Commission des finances de vous suggérer de renoncer à ces options parce que, d'après ce qui m'a été rapporté ce matin même, on arriverait à construire à des prix inférieurs à ceux qui nous sont actuellement proposés avec les options.

Au sujet du consortium, M. le sous-secrétaire d'Etat a dit que j'avais fait une confusion.

Voici cependant ce que je lis à la page 72 du rapport de M. Brindeau :

"Le sous-secrétaire d'Etat a eu une conférence avec les Compagnies. Le ministre formerait éventuellement le consortium. Or, les intéressés ont très énergiquement déclaré qu'ils renonceraient à continuer les pourparlers si le gouvernement prétendait leur imposer d'avance des paquebots qu'il faudrait

385-

construire, les types de paquebots figurant dans la seconde tranche ne paraissant pas pour la plupart répondre aux préoccupations convenables."

J'ai eu le soin de dire qu'il s'agissait d'une seconde tranche dont il n'est plus question. Les compagnies ne veulent pas que l'Etat leur fournisse des bateaux. Cela rentre dans ma conception: prendre un système intermédiaire provisoire consistant pour l'instant à charger le service de la marine marchande à construire un certain nombre de bateaux, sauf à ne pas continuer ce système déplorable.

Page 15, je lis exactement ce que vous avez dit:

"M. Rio a répondu qu'il est d'accord avec les Messageries maritimes pour les navires de la première tranche.

"D'un autre côté, les objections concernant les paquebots destinés à l'Afrique du Nord ne portaient que sur ceux qui figurent dans la seconde tranche".

Le consortium avait donc accepté les unités qu'on devait construire aujourd'hui. Cette phrase que vous avez prononcée indique bien que vous avez de ce consortium, qui n'existe pas encore, une promesse que vous considérez comme ferme.

M. HENRY BERENGER. Avez-vous des papiers signés ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Non. A ce moment-là, il ne s'agissait que de conversations entre quelques armateurs et moi. Ce n'était même pas un

consortium. Quand je suis arrivé, il n'y avait rien que des projets. J'ai fait venir des armateurs. Je leur ai demandé : "Quelles sont vos idées? Qu'avez-vous l'intention de faire? Comment pouvez-vous nous aider?"

J'ai chargé l'un ~~de~~ deux de me préparer un avant projet. Tout est encore à l'état de gestation. Quand un armateur de Marseille m'a dit que les bateaux du type de la Compagnie du Midi ne pouvaient pas être acceptés, je ne suis pas venu vous demander la seconde tranche de 100 millions qu'il fallait pour construire ces bateaux.

M. HENRY BERENGER. A supposer que la commission accepte la procédure proposée par le gouvernement et par M. Rouland, il resterait encore une dernière question à poser subsidiairement.

Comment ce cadeau de 150 millions que vous allez faire à des Compagnies va-t-il être récupéré par l'Etat? Quel est le système d'amortissement ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. En ce qui concerne les bateaux des messageries, nous avons la convention dont vous vous occuperez bientôt.

M. HENRY BERENGER. Elle ne concerne pas la tranche de 150 millions. Elle prévoit seulement le remplacement de deux bateaux coulés, l'Australie et la Polynésie. Il ne s'agit pas de la fabrication des nouveaux paquebots.

M. le SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous sommes d'accord.

- 207 -

M. HENRY BERENGER. Nous voulons agir régulièrement. Si on admettait que la convention avec les Messageries maritimes s'applique à la tranche de 150 millions, les Messageries Maritimes joueraient sur le velours.

Vous avez le droit de signer avec elles une autre convention. Vous pouvez défendre les droits de l'Etat sur un terrain vierge. Il n'y a pas identité entre la convention que vous nous faites voter et le projet de 150 millions.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je ne parle pas des deux paquebots construits pour remplacer ceux qui ont été coulés. Je parle des bateaux du programme de 150 millions. Je suis obligé de prévoir parce que nous n'aurons ~~plus~~ bientôt plus de bateaux en ligne. Nous allons commencer l'exploitation des lignes du Levant, de la Chine et de l'Australie avec un matériel lamentable.

M. HENRY BERENGER. Sur le fond, nous sommes d'accord. Il s'agit des modalités.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Cette convention fait que l'Etat sera propriétaire de presque toute cette flotte. Elle prévoit l'amortissement. Si les comptes d'une année sont déficitaires, - et ils le seront, - l'Etat, pour 80%, viendra prendre sa part du déficit. Plus tard, la société nouvelle sera absorbée complètement. L'Etat encaissera encore. Comme vous le verrez au cours de la discussion, la formidable con-

convention de 1911 qu'il fallait liquider avec les Messageries maritimes a pesé sur les négociations.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Si vous regardez le dossier, vous y trouverez un avis défavorable d'un sous-secrétaire d'Etat de la Marine.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je sais, mais elle a été votée quand même.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'étais, alors rapporteur général de la commission du budget. Si vous vous reportez au Journal Officiel vous verrez que le rapporteur général s'est abstenu.

M. HENRY BERENGER. M. Brindeau m'a déclaré ce matin que les navires fabriqués sur la tranche présentée ici, n'avaient rien à voir avec la convention qui est devant le Sénat.

Quelles modalités avez-vous prévues pour amortir le cadeau que vous faites ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je crois avoir répondu tout à l'heure. ~~Que~~ J'ai dit que je passais ces bateaux à la compagnie nouvelle dans des conditions à déterminer. Dans cette société, il y a cinq armateurs et 5 fonctionnaires qui dépendent de moi dans le conseil d'administration. La convention fixe les conditions d'amortissement.

M. HENRY BERENGER. Il en résulte que c'est l'Etat qui est gérant de la Compagnie des Messageries Maritimes.

-289-

Je voudrais demander maintenant à M. le Sous-Secrétaire d'Etat sur quels documents on s'était appuyé pour affirmer que les arsenaux seraient en plein chômage si on ne commandait pas les Marie-Louise. D'après les déclarations faites à la Chambre des députés, les Marie-Louise ont été commandés parce qu'il fallait donner du travail aux ouvriers des arsenaux. Cette question est extrêmement importante pour la marine de guerre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Cette question n'est pas de mon ressort. J'ai commandé des unités dans les arsenaux de la marine. Celui qui dirige les arsenaux de la marine pourrait seul répondre.

M. HENRY BERENGER. Il n'y a pas eu entente entre le ministre de la marine et le ministre de la marine marchande ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y a eu un échange de correspondance.

M. HENRY BERENGER. Je voudrais savoir à quel moment le ministre de la marine a dit que les arsenaux seraient en chômage si on ne leur donnait pas ce travail.

M. HAARBLETCHER. Je vais vous donner lecture de la lettre qu'adressait le 13 septembre 1919, le ministre de la marine au ministre des travaux publics des transport et de la marine marchande:

"Vous m'avez demandé, par lettre du 6 août
"1919, quel concours les arsenaux pourraient vous
"donner pour la construction éventuelle de bâtiments
"de la marine marchande et, spécialement de 6 paque-
"bots de 16.000 tonnes destinés aux lignes d'Indo-
"Chine.

"J'ai consulté à ce sujet les ports de Cher-
"bourg, Brest, Lorient et Rochefort. Il a paru inu-
"tile de prendre l'avis du port de Toulon en raison de
"l'incertitude dans laquelle il se trouve au sujet de
"ses obligations ultérieures en ce qui concerne l'en-
"tretien de la Marine de Guerre. Il est bien entendu,
"toutefois, que Toulon pourrait participer dans la me-
"sure de ses disponibilités, aux constructions dont
"il s'agit. Ces disponibilités ne seront d'ailleurs
"pas assez importantes pour modifier notablement les
"prévisions ci-après.

"Des réponses qui me sont parvenues, il ré-
"sulte que deux paquebots de 16.000 tonnes pourraient
"être mis sur cale, vers le mois d'août 1920, dans
"chacun des ports de Brest et Lorient; un troisième
"pourrait être commencé dans chacun des mêmes ports
"dans le courant de l'année 1922. Quatre paquebots
"pourraient par suite être terminés dans un délai de
"trois ans et les deux autres dans un délai sensible-
"ment plus long.

"Je vous signale, toutefois, qu'une entente
"avec le port de Brest serait indispensable avant de
"fixer définitivement la longueur des bâtiments à
"construire.

"Indépendamment de ces six paquebots, la "Marine qui est déchargée de deux paquebots (type dérivé du "Duc d'Aumale") et de treize cargos, type "Marie-Louise", pourrait accepter la commande de dix "nouveaux cargos à exécuter d'ici fin 1922.

"Il y a intérêt à ce quatre d'entre eux "soient du type "Marie-Louise", les six autres pourraient être un peu plus grands.

"Je vous serais reconnaissant de vouloir "bien me confirmer dans le plus bref délai possible, "votre accord sur le programme ci-dessus afin que les "ports d'une part, l'Etablissement d'Indret d'autre "part, puissent prendre sans tarder toutes dispositions utiles".

M. HENRY BERENGER. Il résulte de cette lettre qu'il y a eu une demande faite par la marine marchande.

M. HAZRBLEICHER. Voici la lettre du 6 août 1919 du commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande à M. le Ministre de la Marine:

"Comme suite à nos accords au sujet de la "construction par la Marine de cargos type "Marie-Louise" et de deux paquebots type "Duc d'Aumale", "j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai "l'intention de faire construire un certain nombre "de paquebots pour les lignes d'Indo Chine. Leur "type est à étudier d'accord avec le ministère des "Colonies et la Compagnie des Messageries Maritimes, "et il n'est pas encore complètement arrêté, mais

"mais leurs caractéristiques différeront peu des
"chiffres ci-après :

"Longueur : 140 m.

"Largeur : 16 m 60.

"Creux mesuré au pont continu le plus
"élevé: 14 m. 80.

"Creux mesuré jusqu'au pont des embarca-
"tions: 17 m 15.

"Déplacement approximatif: 16.000 tx.

"Tirant d'eau approximatif: 8 m 50

"J'envisage actuellement la construction
" de 6 unités semblables.

"Je vous prie de vouloir bien me faire sa-
"voir à quel moment les ports de Brest et de Lorient
"pourraient entreprendre la construction de ces na-
"vires, ainsi que la durée approximative de leur
"construction.

"Je désirerais également savoir les dimen-
"sions et le nombre des autres bateaux de commerce que
"les arsenaux de la Marine pourraient construire dans
"un délai de trois ^{ans} à la suite de ceux qu'ils ont
"actuellement en commande."

M. HENRY BERENGER. Il n'est pas traité du
chômage dans ces lettres. Le service des construc-
tions navales de la marine marchande pose, le 6 août
1919, au ministre de la marine, une question comme
si les arsenaux de la guerre étaient à sa disposition.
Y avait-il eu des conversations préalables ?

M. HAARBLEICHER. Nous lui demandons ce
qu'il peut faire.

M. HENRY BERENGER. Vous lui demandez de mettre à la disposition de la marine marchande les arsenaux de la guerre. Il vous a répondu sans vous dire qu'il y avait chômage.

M. HAARBLEICHER. La lettre dit: "Indépendamment de ces six paquebots, la Marine.....pourrait accepter la commande de dix nouveaux cargos à exécuter d'ici fin 1922."

M. HENRY BERENGER. Je ~~me~~ m'étonne que plus tard on soit venu dire que les commandes avaient été faites pour éviter le chômage des arsenaux. Cette affirmation se trouve dans tous les documents officiels, aussi bien dans le rapport de M. Brindeau, que dans le rapport de M. Rouland et dans les déclarations de M. Guist'hau à la Chambre. Toute l'interpellation qui s'est déroulée à la Chambre le 3 juin n'a porté que sur ce point: on commande des Marie-Louise par ce que les arsenaux n'ont rien à faire. Comme j'ai la preuve que c'est absolument faux, je désire savoir d'où est parti ce mot d'ordre pour justifier la construction des navires de la marine marchande par les arsenaux de la guerre.

M. HAARBLEICHER. Du jour où on a arrêté la construction des Marie-Louise dans les arsenaux, on a chômé; on a travaillé une heure de moins par jour.

M. HENRY BERENGER. Pendant ce temps-là,

les navires ex-allemands et les navires de guerre ne sont pas réparés!

M. HAARBLEICHER. Le chômage existe en fait.

M. ROULAND. Toujours à propos du compte B, il y a eu 13 commandes: je voudrais savoir si tous ces bateaux sont achevés.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT? 9 sont achevés.

M. ROULAND. Ceux qui sont à flot sont-ils loués ou exploités d'une façon quelconque ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Nous en exploitons 5, pour les transports de charbon, de phosphate, ce que nous trouvons. Je suis obligé de le faire.

M. LE PRESIDENT. Vous ne liquiderez jamais!

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Nous n'avons pas le droit de liquider par avance.

M. LE PRESIDENT. Il faut arrêter l'exploitation!

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. La loi portant la liquidation de la flotte n'a pas été votée,

M. LE PRESIDENT. Un article de la loi de finances dispose que les comptes spéciaux seront arrêtés le 31 décembre.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Arrêter la vie de la flotte d'Etat brusquement mettrait sur le pavé 3.500 ouvriers.

M. LE PRESIDENT. Il faut que vous commenciez de le faire par étapes.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le navire est une usine flottante. S'il est arrêté dans un coin, même avec des travaux d'entretien, il perd de sa valeur. Pour liquider la flotte d'Etat dans de bonnes conditions, il est nécessaire que les bateaux qui doivent être vendus dans quelque temps continuent à naviguer, même à perte.

M. LE PRESIDENT. Nous n'avons pas les moyens d'exploiter à perte !

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le projet vient ~~en~~ en discussion de mardi ^{en} huit à la Chambre. Je l'apporterai au Sénat le soir même du vote de la Chambre. Aussitôt que le Sénat l'aura adopté, je commencerai la liquidation. Auparavant, je ne puis pas la faire.

M. ROULAND. La question que j'ai posée me semblait avoir son utilité. La construction de dix autres Marie-Louise est à l'ordre du jour. L'emploi des premiers pouvait, me semble-t-il influencer sur l'opinion de la commission.

Il est donc établi aujourd'hui qu'une partie de ces bateaux est construite et qu'ils ne servent

pas à grand'chose.

Vous avez une flotte charbonnière considérable qui existait déjà tout à fait à part. Vous tâchez de tirer parti de ces bateaux qui rapportent peu. Vous les utilisez sans profit.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Evidemment.

M. ROULAND. Vous vouliez nous demander d'en construire dix autres. Comme la commission semble peu favorable à ce projet, je voudrais savoir si vous pourriez trouver un acquéreur qui les prendrait dans l'état d'avancement où ils sont aujourd'hui.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. J'en suis sûr.

M. ROULAND. Y en a-t-il déjà qui sont sur cale ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Un sur quatre.

M. ROULAND. Les matériaux pourraient-ils être utilisés par la marine militaire puisqu'ils sont dans les arsenaux ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Pas le matériel façonné par la guerre.

M. ROULAND. 7 ou 8 chaudières sont terminées; la plupart sont très avancées. Ont-elles une valeur ?

Vous nous avez fait entrevoir que vous n'étiez pas absolument d'accord avec vos services qui évaluent le prix de vente à 1.000 francs, alors que vous l'estimez 500 francs. Vous concluiez en disant que ce serait une perte de 23 millions ou de 38 millions.

Si on ne décidait pas l'achèvement de ces bateaux, pensez-vous que les matériaux pourraient nous donner une somme à peu près égale à celle que nous en tirerions?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Si nous arrêtons la construction des Marie-Louise et si nous liquidons le matériel complètement, ce sera une perte sèche de 23 millions.

Si nous construisons, nous dépensons 53 millions et nous avons 3.000 tonnes de bateaux. Nous liquidons ce tonnage qui sera livré dans le courant de 1922. Il est difficile de dire combien nous pourrions le vendre. M. Haarbleicher dit 1.000 francs. Je serais presque tenté de le croire. Pour l'instant, je dis 500 francs. Si vous vendez 1.000 frs le tonnage, cela fait 31 millions, vous perdez pas conséquent 22 millions.

M. HENRY BERENGER. Vous ne le vendrez pas. Vous serez obligé de le garder et un beau jour de le mettre à la ferraille.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Ce tonnage n'a pas été commandé ainsi en l'air parce que le

bateau portait un beau nom. On a tout/de même fait une enquête.

M. HENRY BERENGER. Vous nous avez dit que les bateaux fonctionnaient. Or d'un résumé des voyages, que je possède, il résulte qu'ils ne se sont pas toujours très bien comportés.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je dis que mes prédécesseurs ont fait une enquête. Ce n'est pas nous qui avons ~~zermix~~ inventé le type Marie-Louise. Il a été construit en 1911 ou en 1912. Il se peut que ce bateau ne soit pas tout à fait au point. Certains ont donné des résultats.

M. HENRY BERENGER. Nous parlons de ceux qui sont demandés au Sénat.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Le prix de 1000 francs pour les cargos neufs à la fin de 1922 ne m'étonnerait pas du tout. Cela dépendra de la situation économique.

Je vous mets donc devant ce dilemme qui est facile à résoudre d'une part 23 millions de perte sèche sans contre-partie, d'autre part, 30.000 tonnes de navires dans la flotte marchande française. C'est à vous de choisir la solution.

M. SCHRAMECK. Que feriez-vous du tonnage?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je le vendrai.

M. HENRY BERENGER. Un grand nombre de vapeurs de l'industrie privée sont déjà désarmés. Vous allez ajouter ces unités à une flotte en grande partie désarmée. Je ne vois pas quel trésor vous donnez à la France. Pendant ce temps-là vous immobilisez les arsenaux qui ont autre chose à faire. Au lieu de faire faire ces constructions dans des chantiers privés, vous les faites dans les arsenaux de l'Etat.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Vous avez trop étudié la question pour ne pas avoir vu la courbe des transports depuis un an.

M. HENRY BERENGER. Dans le monde entier on fabrique des bateaux : 18 millions de tonnes aux Etats-Unis, 20 millions en Angleterre.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Les transports ont diminué de 50 % dans le monde entier.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. L'ensemble du projet se traduit par 203 millions. Le ministre des finances appuie-t-il le projet et sur quelles ressources ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le gouvernement l'appuie.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Nous sommes pleins de bonne volonté, mais nous n'avons pas d'argent. Tandis que je vous écoutais jongler avec les millions, je me demandais si on avait trouvé

de l'argent depuis la semaine dernière.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Le projet a été appuyé en conseil de cabinet par tous les membres moins un.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Le ministre des finances. Nous avons bien compris.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'Etat. J'ai reçu la visite d'une délégation de la Corse qui est venue m'entretenir de la situation de l'Ile. Il va falloir encore un bateau ou deux pour la Corse. Nous vous demanderons la permission de les construire-

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'appelle encore votre attention sur d'autres questions.

Etes-vous au courant des conditions dans lesquelles ont été passés ces marchés relatifs à la construction des navires sardiniers, harenguiers, thoniers pour lesquels plus de 31 millions ont été engagés du 10 février 1919 au 1er décembre? Qui réclamait la construction de ces bateaux de pêche? Quelle utilisation en a-t-on faite? A Saint-Malo, un certain nombre pourrissent.

M. HAARBLEICHER. Les bateaux nous ont été demandés par le service des pêches. Comme un très grand nombre sont en retard, nous appliquons la clause de résiliation.

Pour ces bateaux, on nous a demandé des moteurs. Ils ont eu leur coque terminée avant les moteurs.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT. A un moment donné, on s'est dit que la flotte de pêche éprouvée pendant la guerre ne pourrait pas se relever. On a demandé à la Chambre un crédit très important. Et alors un homme qui, paraît-il, en matière de pêche, connaissait tout, n'avait besoin de consulter personne, M. de Kerzoneuf, ancien directeur des pêches a dit : "Nous allons construire 70 thonnières, 40 harenguiers, et des sardiniers."

Il est abominable que des choses pareilles puissent se produire en régime démocratique.

On avait commandé 70 thonnières chez Flériot. La coque revenait à 65.000 francs, le moteur à 60.000 francs. Ils avaient 20 mètres de long. On en a construit 20. Après, on s'est aperçu que peut-être ils étaient un peu petits. On a tenté une résiliation qui n'a pas été faite. On s'est arrangé pour construire encore dix bateaux de 23 mètres.

D'après des calculs aisés, le bateau partait en pêche handicapé de 12.000 francs avant d'avoir commencé à pêcher. Or un thonnier rapporte 18.000frs. Il faut payer l'équipage. Voilà la conception !

Nous avons résilié le marché des moteurs. On emploiera 15 bateaux sans moteur et 15 avec moteur. On vend en ce moment-ci.

On en a vendu six, mais ces bateaux vont nous retomber sur les bras car on a vendu à tempérament et les échéances ne seront pas payées.

Pour les haranguiers le loup est encore plus formidable. On les construit puis on les offre

aux pêcheurs. Personne n'en veut.

On fait une ~~xxx~~ enquête. La réponse est écrite quelque part: il y a 25 ans qu'on ne commande plus de bateaux de ce ty'pe-là!

M. LE PRESIDENT. Nous avons fini par voter le crédit de 200 millions dont je parlais tout à l'heure, parce que les dépenses étaient engagées. Vers la fin de 1919, j'étais rapporteur général. Le directeur des pêches vint instamment me demander de faire voter ce crédit de 200 millions. Finalement il a reconnu que nous avions raison et il promit de laisser cette affaire de côté. Mais on avait commencé à dépenser, notamment à Lorient, avant que les crédits fussent votés. Finalement la commission des finances sur le rapport de M. Rouland et après avis de la commission de la marine a été obligée de passer l'éponge.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il y a aussi l'affaire des frigorifiques de Saint-Pierre et Miquelon et de Lorient. La liaison entre le réfrigérant et la glacière reviendra à 20 millions.

Voici la conception. Sur les bancs de Terre-Neuve, la morue est le seul poisson qui compte; on jette à la mer des quantités de poissons d'une grande valeur. L'idée a été d'empêcher le pêcheur sur le banc de jeter la bigaille à l'eau, de la prendre dans des bateaux spéciaux et de la porter au frigorifique de St-Pierre et Miquelon. De là, ce poisson serait amené à Lorient pour être envoyé dans tout le pays.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Nous ne pouvons que vous remercier de la loyauté avec laquelle vous nous donnez ces renseignements.

Savez-vous ce qu'est cette ristourne de 3 millions qu'on est en train de faire à l'Office national de la presse en vertu d'une décision prise par le conseil des ministres le 19 avril dernier.

Cette promesse aurait été faite par plusieurs membres du gouvernement. Des transports par mer ont été effectués pour l'Office de la presse, tant par des navires du compte spécial que par des navires affrétés par le département de la guerre. Le taux du frêt avait été fixé par la commission française à 60 dollars. Néanmoins, par décision du 23 Juillet, il fut réduit à 40, puis à 30. Actuellement une ristourne viendrait d'être accordée pour des transports effectués pour le compte de l'Office national. Elle a été fixée à 35 %.

Cette décision nécessiterait un reversement de 1.478.802 francs de la part du compte spécial des transports maritimes et de 762.317 francs de la part du budget de la guerre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Le haut commissaire de la marine avait été chargé de faire tous les transports pendant la guerre. Généralement les papiers pour la presse bénéficiaient ~~xxx~~ de tarifs spéciaux. Nous avons réduit à différentes reprises les frêts toujours payables d'avance.

Je n'ignorais pas qu'aux Etats-Unis un

accord était intervenu entre l'Office national de la presse et le gouvernement. Comme cette décision ne nous a jamais touché, nous avons toujours appliqué jusqu'à la fin le dernier échelon du tarif, 36 ou 38 dollars.

Je ne puis pas parler de la décision prise en conseil des ministres, C'est un engagement pris par le gouvernement d'alors.

M. HENRY BERENGER: Il me reste à signaler un dernier point : la Commission des Réparations a attribué les navires ex-allemands aux diverses nations alliées; les Anglais en ont eu, nous en avons eu; or, à l'heure actuelle, les Allemands rachètent leurs propres paquebots aux Anglais et se reconstituent ainsi une flotte de premier ordre à vil prix, car les Anglais revendent ces paquebots aux Allemands, beaucoup moins cher que la Commission des Réparations ne les a achetés. Il en résulte pour nous cet enseignement qu'au lieu de construire des paquebots en France il aurait été expédient de se porter acheteur des paquebots allemands.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Vos renseignements ne sont pas tout à fait exacts: La liquidation du tonnage ex-ennemi en Angleterre, doit vendre d'abord à ses nationaux jusqu'au 30 juin; il y a eu, ainsi une liste de 53 navires comprenant plusieurs paquebots, mais à partir du 1er juillet, le marché est ouvert à tout le monde aucune restriction n'étant faite pour nos exé

ennemis: toutefois, il y a déjà plus d'un mois que nos services de Londres sont en pourparlers en vue d'échanger des cargos contre des paquebots. Une notice a paru dans la presse anglaise le 20 Juin et dès le lendemain j'ai donné des instructions à nos services pour qu'ils étudient, sur ~~les~~ listes de bateaux qui ~~sont~~ a été publiée, quels sont ceux qui pourraient nous convenir. Munis de ces renseignements nous demanderons à l'Angleterre de ne pas donner suite à ses projets d'entente à l'étranger avant d'avoir traité avec nous.

M. HENRY BERENGER. Je n'ai pas besoin d'insister, mais il serait très grave que les Allemands pussent se procurer des bateaux à vil prix pendant que nous dépensons des centaines de millions pour reconstituer notre flotte.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Vous savez qu'il est défendu de vendre des navires sans mon autorisation; or, une Compagnie vient de vendre 12 navires: ce n'est pas moi qui dois empêcher la vente de ces bateaux, mais le service des Douanes qui a le devoir de s'opposer à toute vente à l'étranger si l'autorisation n'a pas été accordée.... Or, le service des Douanes n'a fait aucune opposition: les bateaux ont été vendus à des neutres qui les ont, à leur tour, cédés aux Allemands. Je fais procéder à ce moment, à une enquête pour établir les responsabilités, car il est inadmissible, alors que des restrictions existent pour la vente du tonnage à l'étranger, que le service des Douanes ne fasse pas le nécessaire pour mettre un terme à ces agissements.

M. HENRY BERENGER. Je dois signaler le cas du "Pechelbronn" qui a été attribué à la France sur intervention du commissaire aux essences. Or, ce navire est devenu la propriété de la Société Navale de l'Ouest, qui n'est pas une société française, ou qui, du moins, est contrôlée par le Gouvernement anglais.

Il ne faudrait pas qu'on apprit un jour que ce bateau a été vendu à l'Angleterre; a-t-on pris des précautions de contrôle ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il porte pavillon français et ne peut passer à l'étranger sans notre autorisation, jusqu'au 23 octobre; mais nous vous demanderons le renouvellement des mesures prises car il est inadmissible, après nos efforts pour constituer une flotte, qui n'est encore qu'un embryon de flotte, qu'on ne vote pas des lois de répression pour empêcher la flotte française de filer à l'étranger, à la faveur des cours du change. Nous prendrons des précautions contre cette éventualité.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'appelle votre attention sur le fameux contrat d'affrètement passé le 1er mars 1917 entre le ministère des travaux publics, des transports et du ravitaillement et de la Société Générale d'Armement.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je suis au courant de cette affaire; elle est assez scandaleuse.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Vous aurez raison de porter le fer rouge là-dedans!

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, il nous reste à conclure : la commission des Finances a été très heureuse de vous entendre. Nous sommes saisis d'un projet de loi portant autorisation d'engager des dépenses jusqu'à concurrence de 1.080 millions. Dès le premier jour nous avons écrit au Gouvernement, - au ministre des finances et à votre prédécesseur, - pour connaître leur sentiment sur ce projet. A la vérité, nous savons, à l'heure actuelle, quels sont vos desseins, sauf pour les "Marie-Louise"; nous sommes saisis indirectement par la Commission de la Marine Marchande qui n'a donné son avis que sur la question d'ordre technique: par conséquent il importe que nous soyons saisis par une lettre du Gouvernement de la transformation du projet de 1080 millions en un projet engageant des dépenses pour une somme de 203 millions seulement. *Il faut donc* ~~Vous nous avez dit~~ que vous nous écriviez à cet égard. Vous nous avez dit que c'est le Conseil de Cabinet qui avait pris la résolution, - à l'unanimité moins une voix. Nous ne demandons pas quelle est cette voix. Aussitôt que la Commission des Finances a connu les rapports de MM. Brindeau et Rouland elle a demandé à vous entendre. C'est fait, mais ce n'est pas suffisant. En effet, le Gouvernement ayant d'abord déposé un projet de loi portant engagement de dépenses jusqu'à concurrence de 1800 millions, n'a transmis au Sénat qu'un projet réduit, à concurrence de 1080 millions et, aujourd'hui enfin, après des études nouvelles, il nous demande de ramener le crédit à 203 millions. Nous demandons à

connaître les caractéristiques du projet en même temps que les raisons de cette décision.

Je ne vous cache pas que la commission des finances a déjà désigné trois rapporteurs pour procéder à une enquête sur certaines fautes, tant de la marine militaire que de la marine marchande, pour des faits, d'ailleurs antérieurs à votre arrivée au ministère. La commission a l'habitude de faire toute diligence. Aussitôt que la Commission de la marine lui eût donné son avis technique elle a prié M. Rouland de faire un avant-rapport; il nous l'a présenté, nous l'avons lu et il nous a fait, en outre, un exposé verbal. Dès le lendemain nous vous avons fait connaître que nous étions à votre disposition pour entendre les éclaircissements que vous venez de nous donner et dont je vous remercie au nom de la Commission, très vivement, en raison de leur précision et de la loyauté que vous avez apportée dans vos déclarations. Mais nous ne pouvons délibérer que si nous sommes saisis par le Gouvernement ou par le Ministère des Travaux Publics ou bien par le ministre des finances, comme je l'avais fait à M. le Ministre des Travaux Publics, le 23 novembre 1920...

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il faut que ce soit le ministre des finances qui vous saisisse; je n'ai été chargé par le Gouvernement que de venir défendre devant vous la demande de crédit de 203 millions.

M. LE PRESIDENT. En raison de la communication que vous nous avez faites, à savoir que le Conseil de cabinet ~~avait~~ adopté le projet à l'unanimité moins une voix, je ne puis vous demander de nous faire saisir par le ministre des finances; nous accepterons très bien d'être saisis par le sous-secrétaire d'Etat au nom du Gouvernement.

M. HENRY BERENGER. Toute révérence gardée, un sous-secrétaire d'Etat peut-il déposer un projet de loi au nom du Gouvernement ?

M. LE PRESIDENT. Il ne s'agit pas d'un projet de loi. Le Gouvernement a transmis au Sénat un projet de loi portant autorisation de dépenses pour une somme de 1080 millions; nous avons dit : " le prenez-vous à votre charge ? Le ministre des finances a répondu; le gouvernement peut nous dire: "je reprends le projet tout entier avec ses caractéristiques et les 1080 millions" ou bien au contraire, il peut déclarer : "après délibération, je vous demande de n'en retenir que 203 millions avec telles caractéristiques" Si vous avez qualité, Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, pour nous saisir dans ces conditions, nous ne demandons pas nécessairement l'intervention du ministre des finances.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Ce que je demande, c'est que le ministre des finances nous dise à l'aide de quelles ressources il compte faire face à cette dépense de 203 millions.

M. LE PRESIDENT. La Chambre des Députés, en effet, a autorisé le Gouvernement à engager des dépenses ^{faute d'ouvrir de crédits et)} sans dire, par conséquent à l'aide de quelles ressources ces dépenses seraient effectuées; ici, nous allons transformer ce projet; il ne s'agit plus d'autorisation d'engager des dépenses, il s'agira d'ouverture de crédits. Vous savez, à l'heure présente même des paiements à faire: ce n'est pas une simple autorisation d'engagement de dépenses qui vous donnera les moyens de payer; il faut des crédits et il les faut le plus tôt possible.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. J'ai reçu une délégation des ports, il y a quelques jours; le chômage est considérable, et.....

M. HENRY BERENGER. Pas dans les arsenaux, en tout cas! On a négligé les constructions militaires pour faire les travaux en cession.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je pourrais citer des chantiers où il n'y a du travail que pour quatre mois.

M. HENRY BERENGER. RIEN qu'à Brest, sur le "Colmac" l'admirable croiseur que les Allemands nous ont livré et pour la remise en état duquel on sollicite des crédits, il y a en tout 4 ouvriers, alors que sur d'autres navires, donnés en cession à des particuliers, ou à des sociétés étrangères on met à travailler 560 ouvriers.

M. SCHRAMECK. Il importe de procéder à une classification.

M. HENRY BERENGER. Je dis par conséquent qu'il n'y a pas, en réalité de chômage, mais une politique occulte qui tend à jouer du chômage alors qu'il n'y en a pas dans les arsenaux. Le chômage, au besoin, on l'organise !

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je vous serais également reconnaissant de hâter l'examen de la Convention avec les Messageries maritimes: si elle n'est pas votée prochainement la situation sera extrêmement grave.

M. le PRESIDENT. Je ne puis vous donner qu'une assurance: c'est que nous sommes ici, tout à fait conscients de notre devoir et que nous faisons tous nos efforts pour qu'aucune des affaires qui sont pendantes et urgentes ne reste en souffrance. Cependant, nous avons une responsabilité et nous ne pouvons pas prendre d'engagement.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je ne vous en demande pas, je n'en ai pas le droit.

M. LE PRESIDENT. Dès demain, je vais voir M. Pelisse pour savoir où en est la question.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Ce que je vous demande, c'est de prendre une détermination.

M. LE PRESIDENT. Je vous promets de prier M. Pelisse de rapporter la question la plus tôt possible.

M. SCHRAMECK. Il ne s'agit pas de rapporter rapidement; à la Chambre on va très vite et l'on s'aperçoit ici des résultats de cette extrême célérité.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, nous nous excusons de vous avoir retenu si longtemps et à nouveau nous vous remercions de vos déclarations.

(M. le Sous-Secrétaire d'Etat se retire.)

La séance est levée à 18 heures 45 minutes.

Le Président de la Commission des Finances,

