

COMMISSION DES FINANCES

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

Séance du Lundi 4 Juillet 1921.

---:---:---:---:---

Présidence de M. MILLIES-LACROIX.

PRESENTS: MM. CHERON, Rapporteur Général, PELISSE, DE SELVES, FERNAND DAVID, JEANNENEY, DEBIERRE, SCHRAMMECK, HENRY BERENGER, ALBERT PEYRONNET, JENOUVRIER, MAGNY, BRANGIER, MILAN, BLAIGNAN, Général HIRSCHAUER, BIENVENU-MARTIN, RAPHAEL-GEORGES LEVY, ALEXANDRE BERARD, MILAN, Colonel STUHL, DAUSSET, TOURON.

La séance est ouverte à quatorze heures trente

---:---:---:---:---

COMMUNICATIONS DIVERSES.

M. LE PRESIDENT donne lecture d'une lettre de M. le Président du Conseil, par laquelle celui-ci déclare accepter de venir devant les Commissions des Affaires Etrangères et des Finances réunies, le mercredi 6 Juillet à 14heures 30.

M. JENOUVRIER propose de lui demander d'avancer un peu l'heure de son audition pour que la séance publique puisse avoir lieu mercredi, mais cette suggestion n'est pas acceptée par la Commission.

M. LE PRESIDENT indique quelles sont les questions sur lesquelles M. le Président du Conseil sera entendu. La Commission des Affaires étrangères avait inscrit à l'ordre du jour les crédits du Levant

et l'emprunt du Maroc. Il a fait ajouter l'application de l'article 10 de l'état des paiements et en a avisé M. le Président du conseil en lui signalant que toutes les livraisons en nature exigeant aux termes de l'article 10 un paiement immédiat, une ouverture de crédit est nécessaire.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL ajoute que l'article 10 soulève une autre question. C'est la Commission des réparations qui a dressé l'état des paiements. Peut-on modifier cet état en dehors d'elle ?

M. LE PRESIDENT fait connaître enfin qu'il a cru devoir ajouter à l'ordre du jour la question de la Banque Industrielle de Chine.

Il donne lecture d'une lettre qu'il a reçue de M. Poincaré et qui lui signalait la publication dans le "Populaire" et l'"Homme Libre" d'une information tendant à faire croire que si le Gouvernement n'a pas soutenu la banque industrielle de Chine, c'est sur les conseils de MM. Poincaré et Milliès-Lacroix.

M. Poincaré ayant envoyé un démenti en ce qui le concernait, M. le Président a protesté à son tour par une lettre à M. Poincaré communiquée à l'agence Havas.

Il estime que ce démenti était nécessaire.

Ayant ainsi par la lecture de ce document mis la Commission au courant de son attitude dans l'affaire de la Banque Industrielle de Chine - attitude approuvée chaleureusement par l'unanimité de la commission - il donne connaissance d'un renseignement

concernant le non-paiement par la Banque Industrielle des coupons de l'emprunt industriel chinois 5 % -1914, et fournit quelques précisions sur le concours financier (20 millions + 10 millions) apporté à la Banque industrielle par le Gouvernement général de l'Indo-Chine, au moyen de fonds provenant du compte spécial du change de la piastre.

M. LE PRESIDENT fait toute réserve en ce qui concerne la régularité de l'opération et il a fait connaître ces réserves à M. le Ministre des colonies, par l'intermédiaire de M. Jean Morel.

Sur la demande de M. Henry Bérenger, M. le Président précise et dit que cette avance a été faite directement par le gouverneur général de l'Indo-chine autorisé par le Gouvernement en conseil des ministres, ces 30 millions ayant servi à la constitution du syndicat de garantie.

M. LE PRESIDENT a fourni tous les renseignements à la commission en vue du débat qui aura lieu mercredi devant M. le Président du Conseil.

QUESTIONS DIVERSES.

COMMUNICATIONS DE M. LE RAPPORTEUR GENERAL
SUR L'ETAT DE SES TRAVAUX

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. La Commission est saisie du projet de loi portant ouverture d'un crédit supplémentaire pour le fonds national du chômage.

M. ALBERT PEYRONNET est chargé du rapport.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. En ce qui concerne le projet de loi instituant des allocations temporaires en faveur de certains accidentés du travail, j'ai mis M. le Ministre des finances au courant de la décision de la commission. Un texte conforme à notre proposition est établi par MM. les Ministres des Finances et du Travail.

En ce qui concerne l'ouverture d'un crédit de 139 millions 500.000 francs pour les cheminots d'Alsace-Lorraine, j'ai consulté M. le Ministre des finances, qui, avant de donner son avis a demandé le décompte de cette somme au ministère des travaux publics.

M. BIENVENU-MARTIN. Il est désirable que ce projet soit voté avant les vacances.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il appartient au ~~gouvernement~~ de nous demander ce vote s'il le juge nécessaire. En ce moment, nous ne connaissons que le chiffre global du crédit demandé. Il faut que nous sachions à qui s'applique ces crédits.

M. DE SELVES. J'ai signalé déjà que ce n'était pas là une question d'ordre purement financier, mais avant d'opportunité politique. C'est pour cela que j'ai demandé à M. le Rapporteur général de se mettre en rapport avec M. le Ministre des Travaux publics. Lui seul peut apprécier très exactement la situation car il a montré jusqu'ici dans des moments difficiles, qu'il connaissait les cheminots et savait

les diriger. Son avis est indispensable, il ne faut pas que pour des raisons de trésorerie nous commettions une faute en Alsace-Lorraine.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. J'ai été un des premiers il y a quelques temps à demander l'ajournement de l'examen de ce projet de loi, lorsque j'ai appris le vote des cheminots communistes. Nous avons tous pensé à ce moment là qu'il ne fallait pas avoir l'air de céder à des menaces. Depuis, j'ai étudié la situation sur place et je me suis rendu compte qu'il y a au moins 36.000 cheminots refusant d'entrer dans des syndicats extrémistes. Il serait dangereux de ne pas donner à ces 36.000 cheminots, ce à quoi ils ont droit. Un retard de plusieurs mois pourrait changer en mauvais esprit, l'excellent esprit que j'ai été heureux de constater.

M. LE PRESIDENT. M. le rapporteur général s'entendra sur cette question avec M. le Ministre des Travaux Publics.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je continue à rendre compte de l'état de mes travaux:

J'ai saisi M. le ministre des finances des propositions de loi de MM. Chauveau et Japy. Il est à prévoir qu'il formulera de sérieuses objections.

A la dernière séance une proposition de loi tendant à étendre aux victimes de la guerre la loi sur le crédit agricole a été envoyée à l'examen de la commission de l'agriculture, la commission des finances devant donner un simple avis.

Je demanderais que cette proposition nous soit envoyée au fond, et je soumettrais à la Commission un rapport concluant au rejet.

La Commission doit donner un avis sur le projet relatif à la création d'un tribunal de lère instance en Algérie.

M. LE PRESIDENT. Cela ne regarde pas la commission, puisque la dépense incombe à l'Algérie. Néanmoins il vaut mieux faire un avis. M. le Rapporteur général voudra bien s'en charger.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'ai été saisi d'une série de demandes de créations ou de relèvements de taxes d'égoût, faites par un grand nombre de communes. Le moment est peut-être mal choisi d'augmenter au profit des communes les charges des propriétaires. Aussi nous pourrions attendre pour examiner ces demandes.

M. MILAN. Mais vous ne savez pas si les municipalités n'attendent pas ces recettes pour équilibrer leur budget.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Nous avons donné récemment aux communes des ressources considérables.

M. MILAN. Il faut se garder de regarder ces taxes comme des impôts ordinaires. Il s'agit de rendre possible l'exécution en grand par la municipalité des travaux qui couteraient infiniment plus chers, s'ils étaient exécutés par les propriétaires. Ceux-ci

ont donc un réel avantage à payer une taxe toujours inférieure à ce qu'il serait obligé de payer si le service municipal n'existait pas.

M. SCHRAMECK. Sans doute, des ressources importantes ont été mises à la disposition des communes. Néanmoins nous sommes encore dans une période incertaine ou ne savons pas comment certaines communes équilibreront leur budget.

M. MILAN. Quel est le rôle de la commission des finances en matière de création de taxes municipales ?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. De donner un simple avis. Cet avis je le donnerai après examen.

En ce qui concerne le programme naval, j'ai demandé au ministre des finances de nous donner son avis sur ce projet. Je ne l'ai pas encore reçu.

M. HENRY BERENGER. Je ne vois pas en quoi il était nécessaire de demander l'avis de M. le ministre des finances sur un projet de loi déposé par le Gouvernement, et dont M. le Ministre de la Marine a souligné l'urgence à la Chambre des députés.

M. LE PRESIDENT. Il est indispensable que M. le ministre des finances vienne nous dire le coût de la dépense et l'échelonnement sur divers exercices.

M. HENRY BERENGER. Quelle que soit la dépense, M. le Ministre des finances est engagé par le dépôt du projet au nom du Gouvernement, Or, M. le

ministre de la Marine a déjà mis sur le compte du Parlement le retard apporté au vote de ce projet. La Chambre ayant voté, le Sénat devient seul responsable des nouveaux retards, et cette responsabilité est lourde puisqu'il s'agit d'un projet comportant la réorganisation de nos arsenaux et l'exécution d'un programme indispensable à la défense nationale.

Au cours de la discussion à la Chambre, M. le ministre de la Marine a indiqué l'échelonnement de la dépense, Je ne saisis donc pas pourquoi M. le ministre des finances peut par son abstention, nous amener à suspendre l'examen et le vote de ce projet.

En ce qui me concerne, je veux dégager ma responsabilité. J'ai été chargé de déposer mon avis. Il est déposé et vous en avez le texte sur épreuve. Je ne veux pas être accusé d'avoir mis en retard l'exécution du programme naval pour des questions de procédure que je ne comprends pas.

M. LE PRESIDENT. Vous pouvez être assuré que personne n'a l'intention de retarder l'examen d'un projet dont nous comprenons toute l'importance au point de vue de la défense nationale. Mais vous dites vous-même dans votre rapport, que le projet n'est déposé que sous réserve des ouvertures de crédits. Il faut bien que nous sachions les conséquences financières du programme naval. C'est notre devoir. Je vous donne l'assurance qu'aucun retard ne pourra être imputé à la commission des finances.

CONVENTION AVEC LES MESSAGERIES MARITIMES.-

M. LEPRESIDENT. L'ordre du jour appelle l'examen du rapport de M. Pelisse sur le projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte Orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

M. PELISSE, RAPPORTEUR SPECIAL. Mon premier soin, lorsque je fus chargé de l'étude de la convention avec les messageries maritimes, fut d'étudier celle du 29 juillet 1920, passée avec la compagnie du Sud-Atlantique.

Les deux conventions sont analogues, et j'avais l'avantage de pouvoir me rendre compte des premiers résultats obtenus par celle déjà en vigueur.

Je crois utile de rappeler en premier que ladite convention du 29 Juillet 1920 fut votée sans discussion, sur l'affirmation du Gouvernement qu'on pouvait escompter "un résultat financier intéressant" Sur cette affirmation la subvention de la Compagnie du Sud-Atlantique, fut élevée de 2.400.000 francs chiffre de 1920, au chiffre de 11.500.000 frs en 1921.

Hélas! les résultats de cette convention ne justifient guère les espérances du gouvernement. Les recettes ont été de 17.350.000 francs, pour une dépense de 27.650.000 francs. Ce qui nous met en déficit sur l'ensemble des deux lignes et pour un demi-exercice seulement de 35.260.000 francs alors que la subvention pour l'exercice entier n'est que 11.500.000 francs

Si j'ai rappelé cette convention, c'est parce que les principes qu'elle pose sont reproduits dans celle que nous allons conclure avec les messageries maritimes.

Quels sont-ils ?

Les pertes seront supportées par l'Etat dans la proportion de 90 %; le concessionnaire ne subira que les 10 % restants. Avec cette réserve, encore que si les 10 % des pertes auxquels il est assujéti dépassent la prime de gestion, il ne sera pas tenu de payer au delà du montant de cette prime.

De même, s'il ~~il~~ y a des bénéfices, l'Etat en prendra 90 %.

Les mêmes causes produiront-elles les mêmes effets? C'est ce que nous allons examiner.

Les rapports de l'Etat et de la Compagnie des Messageries maritimes ont passé par diverses phases: a) Convention de 1896, qui avait pour base un régime de subvention forfaitaire.

b) négociation d'un projet de convention en 1908, (repoussé par le Parlement) sur la base de la garantie d'intérêt.

c) et enfin convention de 1911, recevant le contrôle de l'Etat, de partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie et la révisabilité de la Convention.

Les résultats du premier exercice ont été connus à la veille de la guerre, ils étaient tels que la Convention devait être immédiatement révisée.

La guerre éclata avant cette révision, le service, conformément à l'art. 97, de la convention, s'est effectué aux risques de l'Etat jusqu'au jour de

la réquisition générale, et le solde débiteur s'est élevé à 22.125.782 francs.

Vint le régime de la réquisition générale pendant lequel les effets de la convention furent suspendus. Quand ce régime disparut, l'Etat et la Compagnie conclurent un accord provisoire, qui, venu à expiration, n'a été prorogé que de deux mois seulement.

J'ai cru nécessaire de faire ce bref historique, pour vous montrer quelle est la situation de l'Etat vis à vis des messageries maritimes. Des difficultés considérables sont nées tant de l'application de la convention (liquidation du compte d'attente) que de la guerre même (notamment risques de guerre et navires torpillés).

L'administration a voulu faire cesser ces difficultés en subordonnant la signature d'une nouvelle convention, à un règlement transactionnel, liquidant définitivement le passé.

Ce règlement comporte la renonciation de la compagnie à toutes ses demandes d'indemnités de dommages, à toutes ses réclamations. De son côté, l'Etat renonce à infliger à la Compagnie le paiement des pénalités encourues pour insuffisance de la vitesse moyenne des navires pendant la période de guerre, de même il consent à payer la part d'amortissement de l'emprunt afférent au paquebot "Athos" perdu pour fait de guerre.

Il nous semble, que cette transaction sur laquelle l'Etat aura à se prononcer est avantageuse pour l'Etat qui n'y abandonne pas grand'chose de réel,

tandis que la Compagnie y renonce à quelques réalités et beaucoup d'espérances.

Celle-ci compensera aisément du reste, ce désavantage, par l'avantage que lui apportera la nouvelle Convention.

Cette convention est calquée sur celle de la Sud-Atlantique. Tandis que jusqu'ici l'Etat avait traité avec la Compagnie des Messageries maritimes, désormais dans les mois qui suivront la signature de la Convention, l'Etat se trouvera en présence d'une société, créée par les Messageries et destinée à assurer l'exécution du Contrat.

La Compagnie gèrera, pour son propre compte, son domaine privé. Elle transférera à la société son domaine contractuel, constitué par une flotte de 16 navires.

Restera commune à la Société et à la Compagnie, l'organisation administrative commerciale et technique de la Compagnie, et il y aura entre elles une répartition proportionnelle des frais généraux.

M. SCHRAMECK. Quelle proportion incombera à la société dans l'ensemble des frais généraux ?

M. PELISSE, RAPPORTEUR. Voici comment a été calculée la répartition. On a considéré (et ce sont des inspecteurs des finances qui ont fait ce travail) la proportion des frais généraux du domaine contractuel par rapport aux frais généraux globaux pendant les années normales de 1913 et 1914 et celles

d'après guerre 1919-1920. Et on a appliqué cette proportion à l'année 1920.

Cette proportion a donné le chiffre de 11.966.040 francs dans lequel les salaires du personnel administratif entrent pour la plus grande part, 8 millions, environ.

J'ajoute que cette somme sera révisable dès que la variation des salaires dans un sens ou dans l'autre sera de plus de 10 %, dans ce cas, la part forfaitaire des frais généraux sera augmentée ou abaissée d'un pourcentage égal, défabation faite des premiers dix pour cent. (annexe II.) Je demande, du reste, que ce dernier membre de phrase soit supprimé, car j'espère que les salaires s'abaisseront et il faut que nous puissions faire reviser le chiffre qui fixe la part qui incombe à la Société sur les frais généraux.

M. SCHRAMECK. Il me semble bien difficile de savoir ce qui se passera avec la convention nouvelle. Le même personnel va faire les affaires de deux sociétés, les messageries et la société.....

M. DE SELVES..... l'une en déficit que nous prenons, l'autre avantageuse et qui reste en dehors de l'Etat !

M. SCHRAMECK. Pourquoi n'a-t-on pas prévu la possibilité de faire la répartition des frais généraux au prorata des bénéfices ?

M. PAUL PELISSE. J'avais pensé moi aussi

à faire opérer la répartition au prorata des bateaux du tonnage transporté, et des distances parcourues. Mais la compagnie des Messageries n'admet que le mode proposé et accepté par les services financiers du sous-secrétariat d'état de la Marine marchande. Quoi qu'il en soit, que pense la Commission de la réserve que j'ai faite à l'annexe II ?

M. LE PRESIDENT. Elle paraît très juste.

M. PELISSE. Les instruments de travail de la société lui seront fournis par les messageries maritimes. Ce sera l'ancienne flotte contractuelle; 16 navires en tout, comprenant :

1° 12 paquebots construits grâce à un emprunt 3 $\frac{1}{8}$ %, qui arrivera à expiration en 1946;

2° 4 paquebots dont le prix est amortissable en 25 ans, moyennant un taux de 5 %. Ces 4 derniers sont bons. Mais que dire des 12 autres dont l'âge moyen est 24 ans! Il faut néanmoins s'en contenter.

La Société assurera à la Compagnie le paiement des annuités afférentes aux emprunts 3 $\frac{1}{8}$ % e 5 % et en outre la rémunération de la partie du capital-actions dont les installations mise à sa disposition, constituent la garantie.

Avec sa part de frais généraux, la société devra payer annuellement à la Compagnie 20.415.147Fr 30.

Cette somme diminuera avec l'amortissement des obligations.

Comment s'effectuera l'exploitation? Un compte sera tenu.

- 80 -

En A: on inscrira toutes les dépenses d'exploitation.

Nous avons demandé l'incorporation dans ces dépenses des 12 millions qui représentent la part forfaitaire de la société dans les frais généraux de la Compagnie. C'est logique, et cela à une certaine importance sur la prime de gestion qui se trouve diminuée de ce chef.

La Compagnie accepte cette suppression.

En B: on inscrira l'amortissement de la flotte.

Au cas de bénéfices, la répartition s'en fera sur le taux de 80 % à l'Etat et 20 % à la société, mais hélas! il n'y aura pas de bénéfices! En cas de pertes, la répartition s'en fera sur le même taux, tout au moins en apparence, car l'article 11 décide que lorsque les 20 % de pertes à assumer par la société dépasseront le montant de sa prime de gestion, la société ne sera pas tenue de participer aux pertes pour une part plus élevée que le montant de sa prime de gestion.

M. LE PRESIDENT. C'est là une clause que nous avons déjà rencontrée dans la convention avec les compagnies de chemins de fer!

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. C'est un exemple de plus de cet étatisme hypocrite que nous pratiquons en ce moment, hélas!

M. PELISSE. La prime sera faite de la différence des recettes sur les dépenses d'exploitation. (10%) Plus lourds seront les frais d'exploitation, moindre sera la prime. C'est pour cela que je l'accepte.

Mais cette prime sera très faible, et au fond, la convention réalise le type de la gérance de l'exploitation, par une société privée au compte de l'Etat, en régie désintéressée.

L'article 11 comporte d'autres appréciations, car à cet article a été ajouté un avenant, celui

du 7 février 1921 qui dit :

"Toutefois dans le cas où la part de perte incombant à la Société (20%) viendrait à dépasser de plus de 10 % le montant de la prime de gestion, l'intérêt servi aux actions.... serait réduit dans les proportions indiquées ci-après :

"Si le dépassement est compris entre 10 et 20 %, l'intérêt sera réduit ~~à~~ à 5 %;

"Si le dépassement est supérieur à 20 %, l'intérêt sera ramené à 4 %."

Le capital-~~actions~~ est fourni par la Compagnie des Messageries maritimes. Il doit être de 60 millions. Mais la Compagnie des messageries n'a jamais voulu s'engager pour plus de 15 millions.

M. LE PRESIDENT. Cela n'est pas possible. On crée une société anonyme au capital de 60 millions; les 60 millions peuvent être demandés aux actionnaires. Les actionnaires des messageries maritimes en sont personnellement responsables.

M. PELISSE. On m'a dit qu'il y avait une *stipulation* entrel'Etat et la Cie par laquelle cette dernière limite son engagement à 15 millions.

M. BRANGIER. Cela n'est pas admissible. La Compagnie s'engage pour 60 millions qu'elle le veuille oui ou non.

M. LE PRESIDENT. Incontestablement.

M. PELISSE. J'estime que cet avenant est critiquable.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je voudrais savoir dans quel sens porte votre critique. Il me semble que si on ne mettait rien, il serait encore plus critiquable de donner des intérêts supérieurs à 4 %, en cas de déficit trop considérable de l'entreprise.

M. LE PRESIDENT. Je trouve qu'il est avantageux pour l'Etat et qu'il n'est critiquable qu'au point de vue des actionnaires.

M. PELISSE. C'est bien mon avis. Je voudrais qu'on abaisse encore le minimum garanti de 4 % qui est encore trop élevé.

Je reprends mon exposé. D'autres avantages sont consentis à la société:

Le service postal sera rémunéré par le moyen d'un prix forfaitaire déterminé d'accord entre les P.T.T. la marine marchande et la société. Ce prix est revisable chaque année.

De même tous les frais accessoires du service postal sont payés par l'Etat. Il en résultera une dépense de 2 millions 200.000 francs environ.

En ce qui concerne les contrôleurs postaux, la nouvelle convention leur enlève le droit de contrôle sur l'observation des clauses du cahier des charges. Ils n'ont donc plus qu'un rôle postal et comme ils coûtent très chers, je demande leur suppression.

M. LE PRESIDENT. Mais qui exercera le contrôle ?

M. PELISSE. C'est le capitaine qui devient responsable des dépêches et de leur acheminement.

Vous voyez que le rôle des contrôleurs est inutile. Vous approuvez sans doute leur suppression quand vous saurez que le prix moyen d'un voyage a été évalué à 80.000 francs. (Mouvement).

M. LE PRESIDENT & DIVERS MEMBRES. Ce n'est pas possible !

M. HENRY BERENGER. Ce n'est pas aussi impossible que vous le croyez !

M. SCHRAMECK. Sans doute, s'agit-il de tous les frais accessoires: employés, manutention, service des bateaux aux escales, etc... ?

M. PELISSE. Non, j'ai dit 80.000 francs pour les dépenses du Contrôleur postal exclusivement.

M. HENRY BERENGER. Je sais que sur le Sud-Atlantique certains passages coûtent à l'Etat 30.000 francs.

M. LE PRESIDENT. Il est scandaleux que de pareils abus soient tolérés !

M. PAUL PELISSE. Vous voyez, messieurs, que le contrôleur postal apparaît comme ~~xxx~~ une sorte de ~~rabab~~. Il est inutile et coûteux, supprimons-le. C'est déjà ce qu'on a fait sur certains bateaux de la Sud-Atlantique.

M. HENRY BERENGER. J'ai fait quelques voyages en mer, et je dois dire que les contrôleurs

postaux ne sont nullement des nababs. Ils rendent de très grands services aux passagers en ménageant les transitions entre eux et les compagnies. Les supprimer serait agir selon les vœux des compagnies et mettre les voyageurs à la merci des capitaines.

M. SCHRAMECK. Rien n'est plus exact.

Il faut absolument laisser un défenseur aux passagers.

M. BRANGIER. Pour ma part, je n'ai jamais vu de contrôleur postal entre New-York et le Havre.

M. HENRY BERENGER. C'est qu'il s'agit d'un court voyage sans escales.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Si j'ai bien compris, il peut y avoir 2 contrôles:

1° le contrôle financier qui est confié à l'inspection des finances;

2° le contrôle administratif qui est supprimé.

M. LE PRESIDENT. Mais non, je vois, en lisant, l'article 16, que le contrôleur n'est pas supprimé.

M. PELISSE. Oui, mais il n'est plus qu'un organe postal.

M. HENRY BERENGER. Autrefois, il avait le droit d'amende, et bien qu'il vécut avec le capitaine, il avait une grosse influence sur lui.

M. SCHRAMECK. Il pouvait intervenir au nom des passagers et était un intermédiaire très utile.

M. PELISSE. Vous estimez donc qu'il faut redonner le droit de contrôle administratif au contrôleur postal: je prends acte du désir de la commission.

M. HENRY BERENGER. Est-ce que l'Etat pourra imposer à la société, l'obligation d'assurer les services postaux.

M. PELISSE. Oui, le seul point qui peut être débattu chaque année c'est le quantum ~~xxx~~ du prix forfaitaire.

M. DE SELVES. Je ne vois pas pourquoi on a pas imposé à la société le transport gratuit des dépêches et des agents des postes. Ce transport gratuit est, ne l'oublions pas, exigé de nos tramways départementaux et des chemins de fer.

M. PELISSE. Quelles seront en réalité, les conséquences du retrait des avantages qu'avait jusqu'ici l'Etat en vertu de la convention de 1911 (transport postal gratuit, avantages consentis aux fonctionnaires?) ?

Supposons fixé à 5 millions le coût de ces reprises.

L'exploitation donne-t-elle un déficit ?
Qui le paye? L'Etat. Dès lors que l'Etat paye les

5 millions, parce que les avantages précédemment concédés lui auront été retirés ou qu'il les paye, parce que le déficit se sera augmenté d'égale somme, le résultat sera identique.

M. HENRY BERENGER. C'est donc un trompe l'oeil !

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. La Compagnie pourra prélever 20 % sur des bénéfices provenant d'une recette purement fictive.

M. BRANGIER. Cela permet d'augmenter la prime de gestion.

M. HENRY BERENGER. Je voudrais savoir pourquoi les tarifs postaux ne sont pas fixés conformément à la convention postale universelle? Pourquoi substituer à ce tarif adopté partout, un tarif ^{fixe} forfaitairement par le S.S.E. de la marine marchande.....?

M. PELISSE. Après accord avec son collègue des Postes.

M. HENRY BERENGER. J'avoue que je ne pas comprendre l'utilité de l'intervention de la marine marchande ?

M. PAUL PELISSE. Je prends note de la question que vient de poser M. Berenger.

M. BIENVENU MARTIN. Les fonctionnaires bénéficieraient de réductions importantes. La suppression de ces avantages va grever lourdement le budget de

l'Etat, mais surtout des Colonies, qui naturellement va supporter cette augmentation des charges. Ne subsiste-t-il aucun avantage au profit des fonctionnaires ?

M. PELISSE. Un seul, la prolongation du billet d'aller et retour pour une durée de 4 années, avec réduction de 25 %.

M. BIENVENU MARTIN. A-t-on chiffré l'augmentation de dépense qui résultera de la suppression des avantages eoncédés à l'Etat ? Cela doit représenter une somme considérable.

M. LE PRESIDENT. Veuillez reprendre votre exposé, monsieur le rapporteur ! Voulez-vous nous expliquer le mécanisme des articles 13 et 14.

M. PELISSE. L'article 13 primitif prévoyait que la résiliation de la convention était possible au bout de 10 ans. L'avenant du 29 décembre 1920 fixe ce délai à 7 ans.

L'article 14 précise la situation après cessation de l'exploitation par la société. Il fixe les droits et obligations de l'Etat.

Le début du § a doit être modifié ainsi:
"L'Etat deviendra propriétaire..... au lieu de :
"L'Etat prendra immédiatement possession....."

(M. le Rapporteur donne lecture de l'article 14.)

M. LE PRESIDENT. Le § 6° a une grosse importance. Il dit: "L'Etat aura la charge d'exécuter

tous marchés, baux et contrats quelconques qui auraient été passés par la Société."

La Compagnie des messageries maritimes a créé une Société de construction avec laquelle elle est liée pour 70 ans. La Société nouvelle et l'Etat en cas de résiliation, vont-ils être liés eux aussi ?

M. PELISSE. Il faut rapprocher cet article, de l'article 9 qui porte que "la société nouvelle "exécutera tous marchés, contrats de fournitures et "autres contrats quelconques, qui auraient été passés "par la Compagnie des Messageries maritimes, et qui seraient encourus au moment du transfert des services".

Tous ces marchés ou contrats sont expirés ou arrivent à expiration, sauf un seul. C'est celui qui lie la Compagnie des Messageries aux Chantiers et Ateliers de La Ciotat, pour les réparations et aussi pour les constructions d'un certain nombre de ses paquebots, en application de l'art. 11 du cahier des charges, annexé à la convention de 1911.

Or, les stipulations relatives aux chantiers et ateliers de La Ciotat ont été inscrites dans ce cahier des charges et en quelque sorte imposées à la Cie des Messageries Maritimes par le Gouvernement et le Parlement. C'est pour séparer complètement l'administration de son entreprise maritime de celle de l'entreprise industrielle, que la Compagnie, sous la pression du Gouvernement, a créé avec le concours d'un groupement métallurgique, la Société Provençale de constructions navales, à laquelle elle céda l'exploitation de ses ateliers. Elle passa à cet effet avec la société un bail de 70 ans.

La Société nouvelle que crée la Compagnie des Messageries pour l'exécution de la nouvelle convention, a, vis-à-vis, de la société Provençale, les mêmes obligations que les messageries, pendant l'exécution de la convention. Mais que se passera-t-il en cas de résiliation au bout de 7 ans ou à l'expiration de la convention?

Rien n'est précisé sur ce point.

M. LE PRESIDENT. C'est là une question très grave. Il faut absolument faire trancher la question par la convention elle-même. L'Etat ne peut pas se voir indéfiniment opposer les obligations contractées par les messageries maritimes.

M. PAUL PELISSE, ayant achevé son exposé, donne lecture des conclusions de son rapport.

(Il reçoit les félicitations de ses collègues.).

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Notre rapporteur spécial envisage deux hypothèses: rejeter la convention ou l'approuver.

Il me semble qu'il y en aurait une troisième qui consisterait à réserver encore quelque temps notre avis pour obtenir d'autres améliorations. Cette méthode nous a donné de très bons résultats pour la convention avec la Compagnie des chemins de fer. Nous ne pouvons ainsi ~~le passer~~^{engager} à l'Etat, un peu à la légère, dans une affaire dont nous ne pouvons mesurer toutes les conséquences financières. Je sais bien que

l'Etat pourrait recouvrer sa liberté dans 7 ans (article 4.) Mais cette résiliation serait, elle même, très onéreuse.

M. ALEXANDRE BERARD. Je me rallie entièrement à cette opinion. Je suis persuadé que l'on peut obtenir des améliorations.

M. HENRY BERENGER. Quelle que soit l'urgence de ce projet il serait dangereux de nous proposer d'émettre un avis immédiatement.

J'estime que nous devons entendre à nouveau le S.S.E. de la marine marchande. Je voudrais pour ma part, lui demander s'il ne serait pas possible d'obtenir une association plus complète avec la Cie des Messageries maritimes. Je ne vois pas pourquoi celle-ci conserverait le bénéfice de l'exploitation de ses cargos, tandis que l'Etat ne prendrait à sa charge que l'exploitation des lignes de paquebots qui est forcément déficitaire.

M. DE SELVES. Je suis d'avis que notre rapporteur demande des améliorations au texte qui nous est proposé et qui n'est pas acceptable. Nous ne pouvons pas simplement le rejeter car il est d'un intérêt national que nos colonies restent reliées à la métropole, par des lignes françaises. Mais encore faut-il que la dépense qui incombe fatalement à l'Etat soit réduite au minimum.

Notre rapporteur devra ~~envisager~~ engager des conversations avec le S.S.d'E. sur les points suivants:

1° Quid en cas de résiliation en ce qui concerne les engagements vis à vis des chantiers de La Ciotat ?

2° Il faudrait faire préciser tous les points obscurs de la convention;

3° Obtenir la gratuité du transport des dépêches;

4° Enfin, ainsi que le disait M. Henry Bérenger, l'Etat ne s'associe avec la Société que pour l'exploitation déficitaire, il faudrait améliorer la formule d'association.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. C'est comme si les Compagnies de chemins de fer s'étaient réservées l'exploitation de leurs meilleures lignes, ne soumettant au nouveau régime que les lignes déficitaires ?

M. SCHRAMECK. M. le rapporteur nous a dit que la transaction qui est à la base de la convention nouvelle est plus avantageuse pour l'Etat que pour les Compagnies. C'est là, je crois, une affirmation un peu téméraire ! La Compagnie des Messageries maritimes a certainement évalué les avantages qu'elle retirerait d'autre part, de l'exécution de la convention. Je demande donc, que cette phrase disparaisse du rapport.

M. LE PRESIDENT. Oui, cela vaut mieux !

M. SCHRAMECK. Je n'ajouterai qu'un mot : la société nouvelle exploitera dans des conditions

telles qu'elle ne rendra aucun service à nos colonies, je sais, notamment que la durée du trajet de Marseille à Madagascar, sera notablement augmentée. C'est désastreux pour nos colonies lointaines.

M. HENRY BERENGER. Je crois qu'il serait important que notre rapporteur obtienne du S.S.E. ou de l'administration, le renseignement suivant : "Au cas où la Compagnie des Messageries maritimes ne concluerait pas avec l'Etat la convention projetée, serait-elle assurée de vivre ?

Si l'Etat est le sauveur il a le droit de profiter de cette situation pour obtenir des concessions.

M. PAUL PELISSE. Je vais entamer des pourparlers avec le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, conformément aux désirs exprimés par la Commission.

M. DE SELVES. Vous pourriez compléter les renseignements qui vous seront fournis au sous-secrétariat de la Marine marchande par ceux de l'administration des Postes.

M. LE PRESIDENT.... ou du ministère des colonies.

Pour conclure, je propose à la Commission de prendre la résolution suivante :

- 1° Surseoir momentanément à toute décision;
- 2° Demander à M. le sous-secrétaire d'état de la marine marchande de venir devant la commission

et auparavant charger M. le Rapporteur général et M. le rapporteur spécial d'entrer en rapport avec lui pour lui communiquer les desiderata de la commission.

Il en est ainsi décidé.

CONTRIBUTIONS DIRECTES.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif aux contributions directes (impositions départementales et communales de l'exercice 1922.).

Il conclut à l'adoption du projet de loi voté par la Chambre.

Il attire l'attention de la Commission sur l'article 13, qui suspend pour les exercices 1920 et 1921 l'application de l'article 1er de la loi du 25 juin 1920, limitant à 30 % le montant des charges pesant sur la propriété privée. Il estime cette mesure nécessaire, ce texte voté malgré l'opposition de la commission des finances, étant inapplicable, et, en fait, inappliqué.

Le ministre des finances s'est rallié au texte de cet article 13 qui a l'avantage de réserver l'avenir. Certes, il faudra trouver une mesure pour défendre les contribuables contre l'exagération des impôts, venant tant de l'Etat que des collectivités locales; mais aujourd'hui, il est nécessaire de suspendre l'application d'une mesure improvisée qui aurait des répercussions dangereuses sur les finances départementales et communales.

M. BIENVENU MARTIN insiste sur la nécessité de fixer le maximum des centimes départementaux et des centimes communaux et M. TOURON sur les difficultés soulevées particulièrement dans les régions libérées, par les évaluations décennales devant servir de base aux centimes locaux.

M. BLAIGNAN. L'année dernière, je m'étais trouvé en désaccord avec la commission des finances, sur cette question de la limitation à 30 % du montant des charges pesant sur la propriété bâtie.

Je persiste à croire que nous devons exiger de l'administration l'application du texte de l'article 1er de la loi du 25 Juin 1920, au lieu d'en demander la suspension comme le propose M. le rapporteur général, d'accord avec le Gouvernement.

Je me propose donc, par voie d'amendement, de combattre l'article 13, même si la commission le défend.

M. LE PRESIDENT. La Commission est-elle d'avis de soutenir le texte de l'article 13, tel qu'il a été voté par la Chambre, et conformément aux conclusions de M. le Rapporteur Général ?

Par 4 voix contre 3, la Commission se rallie à cette proposition.

La séance est levée à 18 heures 15 minutes.

*Le Président de la Commission
des Finances*

Martin