

COMMISSION DES FINANCES

Séance du Vendredi 8 Juillet 1921.

B

PRESIDENCE de M. MILLIES-LACROIX, Président.

La séance est ouverte à 13heures 40.

PRESENTS: MM. HENRY CHERON, GUILLIER, RIBOT, COLONEL STUHL, HENRY BERENGER. ALBERT PEYRONNET, TOURON, PAUL PELISSE, BRANGIER, MAGNY, SCHRAMECK, BIENVENU-MARTIN, MILAN, CHASTENET, DE SELVES, CLEMENTEL, DAUSSET, FERNAND DAVID, ALEXANDRE BERARD, LUCIEN HUBERT.

AVIS DE M. HENRY BERENGER SUR L'ENLEVEMENT DE L'EPAVE DU LIBERTE.

M. HENRY BERENGER. Parmi lesprojets que j'ai à rapporter, il y en a un qui est en état. C'est celui qui est relatif à l'enlèvement de l'épave de la Liberte, en rade de Toulon. La Chambre des députés a voté ce projet qui ne soulève pas de difficultés. Je n'ai donc aucune objection à faire et, si mescol- lègues nèn ont pas à présenter, je demanderai à être autorisé à déposer mon avis. Il s'agit, en effet, seulement d'un avis. C'est la commission de la marine qui est chargée de présenter le rapport au fond.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions de votre diligence. Voulez-vous donner lecture de votre avis ?

(Lecture de l'avis de M. Henry Berenger.)

M. LE PRESIDENT. S'il n'y a pas d'observations l'avis est adopté et M. Henry Bérenger est autorisé à le déposer et même à en donner lecture à la tribune. (Assentiment.)

PROGRAMME NAVAL.

M. HENRY BERENGER. Monsieur le président de la commission des finances a bien voulu me transmettre la lettre de M. le Ministre des Finances.

Vous avez tous reçu mon avis que je suis toujours prêt à déposer. Je suis frappé de ce fait que M. le Ministre des Finances n'ait pas encore donné les explications que la commission des finances lui a demandées. Dans ces conditions, j'ai quelques scrupules à déposer mon avis, étant donné que nous n'avons pas reçu de M. le Ministre des Finances l'aval nécessaire.

Si M. le ministre de la marine avait voulu que le programme naval fut voté avant la fin de la session, il aurait du venir à Paris et insister devant la Commission des Finances. Quant à votre rapporteur, il a fait toute diligence.

Je m'excuse de mes observations un peu vives, mais il se trouve que l'intérêt du pays ne préoccupe pas suffisamment le Gouvernement dans ce cas, puisqu'il n'a pas pu réaliser l'accord dans son propre sein entre M. le Ministre des Finances et M. le Ministre de la Marine. Je laisse la commission des finances juge de ce fait.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. Nous vous remercions, mon cher collègue, de votre diligence et nous faisons toute réserve sur ce cas particulier ~~en~~, le Gouvernement est, j'allais presque dire, en carence. Il ne suffit pas pour lui de demander l'autorisation d'engager des dépenses sur l'exercice 1921. Il aurait dû tout au moins indiquer la somme à dépenser.

Cela étant, nous faisons toutes réserves, et nous suspendons notre avis définitif jusqu'à ce que nous ayons l'avis du Gouvernement.

M. HENRY BERENGER. Il reste la question des crédits supplémentaires demandés par M. le Ministre de la Marine pour les navires ex-allemands.

Mais, la Chambre n'a pas encore voté ces crédits.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je demande seulement au rapporteur d'être prêt.

M. HENRY BERENGER. Il est prêt. C'est moi, d'ailleurs, qui ai soumis cette question. Je répète qu'il est déplorable qu'elle ne soit pas encore résolue.

M. PAUL PELISSE. Il est regrettable qu'on ne les ait pas encore désarmés, de tout le matériel de guerre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT, de la Marine Marchande. J'ai été retenu tous ces jours-ci à la Chambre des députés, et les négociations ont été conduites par M. Quesnot, inspecteur Général des Finances.

Je viens de vous faire remettre un exemplaire de la convention portant toutes les modifications que vous avez demandées et qui ont été acceptées par la Compagnie des Messageries Maritimes.

À l'article 4, dernier alinéa, les mots : "Après avis du Ministre des Finances" ont été remplacés par ceux-ci : "Après autorisation du Ministre des Finances."

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. Nous vous remercions de cette modification qui est adoptée.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. A l'annexe 1 à la convention du 29 décembre 1920, le paragraphe a) est supprimé à la suite de la demande qui a été faite par la Commission des finances et par la commission de la marine marchande de la Chambre des Députés.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. Comment se fait-il que dans le texte que nous avons sous les yeux, cette suppression ne figure pas ?

M. PAUL PELISSE, RAPPORTEUR. Le texte dont vous parlez et qui porte le N°365 est celui qui a été déposé par le Gouvernement. Il ne comporte que les quelques modifications que la Chambre y a apportées.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES
CECI prouve que nous faisons bien de vérifier.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE
MARCHANDE. A l'annexe 2, premier alinéa, non a ajouté
d'après les mots : "..... comprenant une part pour
les frais généraux...." : ".... (devant s'ajouter aux
dépenses d'exploitation en vue du calcul de la prime
de gestion.)...."

C'est encore la Commission des finances qui
a demandé cette modification. Nous l'avons obtenue.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES
FINANCES. Est-ce une amélioration?

M. PLAFFAIN. Inspecteur Général des Finances.
Oui, Monsieur le Président, parce que dans le premier
texte, il y avait une limitation de 10 % qui est sup-
primée dans le second texte. Il est certain que la
prime sera augmentée par l'effet des modifications
apportées à la convention.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES.
La prime étant augmentée, la Compagnie aura donc un
stimulant de plus.

M. PLAFFAIN, Inspecteur Général des Finances.
Evidemment, mais je suis un peu pris de court, ayant
assisté ce matin même à la discussion en séance pu-
blique du Sénat.

M. QUESNOT, Inspecteur général des Finances.
Le fait que, pendant de longues années, l'exploitation

sera déficitaire éprouvera la Compagnie pour des sommes importantes, puisqu'elle perdra sa prime de gestion ou une part de l'intérêt de son capital. Il est juste de lui permettre de se récupérer après un certain nombre d'années. Il faut qu'elle ait dans l'avenir l'espérance de gagner quelque chose.

M. HENRY CHERON, RAPPORTEUR GENERAL. Cette modification a pour effet, tout de même, de donner à la Compagnie une prime plus élevée que celle qu'on voulait lui donner tout d'abord. J'ai cru que cette modification serait avantageuse pour l'Etat. Je vois qu'au contraire, nous accordons une prime plus forte à la Compagnie.

M. PAUL PELISSE, Rapporteur.- La première modification apportée au texte que nous sommes en train d'examiner est relative à l'inscription, au titre des dépenses de l'exploitation, des frais généraux, administratifs qui s'élèvent à la somme de 11.966.444,04. Cette somme importante ne devait pas être imputée au paragraphe de cet article.essentiel.

La prime de gestion doit résulter de la différence entre les recettes et les dépenses. Elle aurait été plus élevée si ce que nous avons demandé n'avait pas été accordé.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. C'est donc une diminution de la prime de gestion.

M. QUESNOT, Inspecteur général des Finances.- La Compagnie aura tout de même une prime de gestion suffisante.

M. PAUL PELISSE, Rapporteur. Cette prime sera diminuée puisque nous chargeons les dépenses de près de 12 millions de plus.

La seconde modification apportée à l'annexe 2 est la suppression du dernier membre de phrase : "Défalcation faite des premiers 10 p. 100". C'est donc encore une modification avantageuse.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Donc, il est entendu que ces modifications ont pour but de réduire la prime de la Compagnie.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. Aux articles 15 et 16, nous avons introduit des modifications relatives à la gratuité des transports des dépêches et des contrôleurs postaux.

M. HENRY BERENGER. La signature ne sera plus celle de M. Paul Bignon, mais celle de M. Rio ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. Ce n'est pas M. Paul Bignon qui signe, mais c'est le sous-secrétaire d'état.

L'article 15, notamment stipulait : "La société effectue le transport sans délimitation de poids pour le compte de l'administration postale française, etc..." La nouvelle rédaction est la suivante :
"La société est tenue d'effectuer gratuitement le transport sans délimitation de poids pour le compte de l'administration postale française, etc..."

La Compagnie des Messageries maritimes, pas

plus que le Gouvernement, ne pense pas qu'il y ait lieu à cause de cette question de rejeter la convention ou d'apporter un nouveau retard à son application. Nous sommes donc prêts à accepter la clause de la Compagnie. Néanmoins, nous attirons l'attention de la Commission sur le coût relativement élevé du transport gratuit des dépêches et des contrôleurs. On peut même dire que si cette clause n'était pas inscrite dans le cahier des charges, on réaliserait des économies sensibles.

Certaines lignes, par exemple, celles qui font l'Amérique du Sud, n'ont pas inscrit cette clause. Sur certains bateaux, l'administration des postes elle-même a supprimé ces emplois comme inutiles.

L'obligation faite au concessionnaire de prévoir l'installation à bord de Contrôleurs des Services Maritimes Postaux, se traduit par une charge annuelle dont l'importance est loin d'être à dédaigner.

Les dispositions des cahiers des charges successifs, relatives aux locaux à mettre à la disposition de l'Agent des Postes, sont, en principe, et à très peu de chose près, toujours restées les mêmes. La Compagnie devait à ce fonctionnaire:

- une cabine de première classe,
- un local contigu, aménagé suivant les indications de l'Administration,
- un autre local servant à l'entrepôt des dépêches,

Et cependant la charge de la Compagnie s'est

trouvée accrue par les applications successives qui ont été faites de ses obligations.

Au début à l'Agent des Postes disposait effectivement d'une bonne cabine de 1ère classe et d'un bureau contigu, de la grandeur à peu près de la cabine. Plus tard, ces locaux ont été agrandis sur des dimensions minima fixées par l'Administration.

En outre, sous le régime du Cahier des charges de 1911, l'Administration a demandé un local supplémentaire contigu à la cabine et au bureau.

Enfin, ce même cahier des charges de 1911, stipulant que la soute à dépêches sera située " le plus près possible de la cabine bureau" et "facilement accessible", on a, par application de ces dispositions demandé à la Compagnie l'installation d'un ascenseur électrique à l'usage exclusif de l'Agent des Postes et faisant communiquer son bureau avec la soute.

Actuellement, sur l'ANDRE LEBON " et le "PORTHOS" l'ensemble des locaux contigus réservés à l'Agent des Postes, occupe une surface sur laquelle on pourrait loger très confortablement, en 3 cabines, 7 passagers au moins de 1ère classe, sans couchette superposées, comme le montre le croquis que je tiens à votre disposition.

C'est donc, sans parler des frais d'achat et d'installation de l'ascenseur électrique, ni de la gêne qu'apporte cet appareil dans les emménagements, un manque à gagner sérieux et qu'il est aisé de chiffrer.

A l'heure actuelle, le prix d'un passage de première classe, Marseille-Shanghai, est de Frs: 7.085. C'est donc sept fois ce prix que coûte, pour chaque voyage, tant à l'aller qu'au retour, la présence de l'Agent des Postes à bord.

M. HENRY BERENGER. Je proteste contre ce système de discussion. Ce n'est pas parce que des abus scandaleux sont commis quelque part qu'on doit supprimer aux contribuables français l'utilisation du service postal.

Si, dans les Compagnies de chemins de fer les agents des postes réclamaient trois wagons-lits et un buffet à chaque gare, il est évident que tous les contribuables français éclateraient de rire et dénonceraient la gageure à laquelle s'adonnerait le Ministre des Postes et Télégraphes.

Il en est de même ici. J'ai voyagé assez souvent sur les paquebots transatlantiques pour savoir comment les choses se passent. A la Compagnie Transatlantique, aucun de ces abus n'existe. Ce ne sont pas des cabines de luxe qui sont réservées au service postal, mais des cabines près de la soute. Les contrôleurs ont à leur disposition des cabines de première classe ordinaires, et non des cabines de luxe.

Si, donc des scandales ou des abus ont été commis par la Compagnie Sud-Atlantique que vous avez certainement contrôlée, ce n'est pas une raison suffisante pour qu'on prive les coloniaux qui ont besoin que leurs services postaux soient assurés par la Compagnie.

Il faut qu'ils puissent déposer leurs lettres jusqu'au dernier moment du départ ou de l'arrivée.

Si le contrôle est mal fait sur la Sud-Atlantique ou sur les Messageries Maritimes, c'est regrettable. Mais, il y a un Ministre de la Marine marchande et un Ministre des Postes et Télégraphes pour contrôler les contrôleurs.

Si, en 1851, on a institué ce contrôle, c'est parce que les contrôleurs postaux ont une charge plus étendue que de contrôler seulement la distribution des lettres. Ils sont à bord, pour les abus qui s'y commettent, en quelque sorte les protecteurs des Français. Il n'y a qu'à voir les amendes nombreuses qui ont été perçues sur les Compagnies grâce aux soins de ces contrôleurs postaux. ~~Il n'y a qu'à voir les amendes nombreuses~~ Ceux qui comme moi, ont fait des traversées quelquefois de 17 jours, ont trouvé dans les contrôleurs postaux des protecteurs et des aides contre les Compagnies.

Je ne pourrais donc pas admettre, pour ma part, que parce qu'il y a eu des scandales comme celui de l'ascenseur électrique, qu'il soit indispensable de supprimer le contrôle postal.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES.
Nous vous remercions beaucoup de vos observations. Nous avons constaté que la Compagnie avait un intérêt à cesser ces abus.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. L'Administration des Postes fait payer

l'abonnement au téléphone même aux services publics. Pourquoi ne paierait-elle pas ses transports sur les bateaux? En effet, en fin de compte, c'est toujours l'Etat qui paiera s'il y a moins de recettes.

J'attire l'attention de la Commission des finances du Sénat, qui veille avec tant de raison et avec tant de scrupuleuse vigilance sur les finances de l'Etat, sur ce point que vous avez tout de même un contrôle des dépenses de l'Administration des Postes. J'estime, pour ma part, que c'est un mauvais procédé de donner d'une main une subvention pour la reprendre de l'autre. Puisque vous avez un contrôle financier, faites qu'il porte sur toutes les dépenses. Encore une fois, en fin de compte, le déficit de la Compagnie sera toujours payé par l'Etat.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES.
Il n'y a alors qu'à diminuer le 10 %.

M. QUÉSNOT. Le système qui figure dans la convention est le plus régulier qu'il soit.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES.
On nous parle de contrôle! Nous ne pouvons pas aller visiter tous les bateaux pour y relever les abus!

S'il n'y a pas d'opposition, la modification proposée est adoptée.

(Assentiment.)

M. HENRY BERENGER. Je demande en tous cas qu'une enquête soit faite sur l'origine des abus qui ont été signalés par M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande.

Il y a en effet, une responsabilité qui est engagée. Ce n'est pas celle des contribuables, mais celle du Gouvernement, parce que c'est lui qui a toléré ces abus.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. Je prends l'engagement, devant la Commission des Finances, de faire cesser ces abus le plus vite possible.

M. SCHRAMECK. Il faudrait tout de même savoir quel est le Ministre ou le Sous-secrétaire d'Etat des Postes qui a demandé un ascenseur.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE. La dernière des modifications demandées par la Commission des Finances et acceptée par la Compagnie des Messageries Maritimes, est relative à la surveillance exercée par les contrôleurs des services maritimes postaux.

Il a été ajouté à l'article 32 un alinéa ainsi conçu: " En cours de navigation, la surveillance est exercée par le contrôleur des services maritimes postaux."

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. Il n'y a pas d'opposition ?.....

Cette modification est également adoptée.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je voudrais poser une question à M. le Sous-Secrétaire d'Etat.

Je ne vois pas, dans les modifications,

qu'il nous indique, celle dont a parlé hier M. Pelisse relative à La Ciotat.

M. PAUL PELISSE. D'après une lettre du 6 juillet des Messageries maritimes, cette question est réglée et l'article 9 nous donne satisfaction.

Le contrat passé entre les Messageries Maritimes et la Société provençale de constructions navales n'est opposable à la future société contractuelle que pendant la durée de la convention. Ce contrat venant à cesser soit par suite de son arrivée à expiration normale, soit par suite de résiliation prévue à l'article 13, § 2, le contrat en cause cesse d'être opposable à la société contractuelle.

Cette modification n'a pas été apportée à l'article 9 ; et il s'agit de savoir si on y insérera un paragraphe additionnel ainsi conçu.....

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES. On pourrait peut-être faire état de cette lettre du 6 juillet non pas en introduisant un nouveau paragraphe dans l'article 9 mais en indiquant dans le rapport au bas de la page 11, la teneur de cette lettre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Parfaitement.

M. PAUL PELISSE. Les avenants sont modifiés et à l'article 1er il sera question de l'accord intervenu par lettre le 6 juillet dernier.

M. LE PRESIDENT. Avez-vous d'autres modifications à nous soumettre, M. le Ministre ?.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Aucune, monsieur le président.

M. LE PRESIDENT. Les Membres de la Commission ont-ils des questions à poser à M. le Sous-secrétaire d'Etat ?.....

M. HENRY BERENGER. J'ai reçu de l'Union Coloniale française, présidée par M. Chailley, une note qu'en qualité de Vice-Président du groupe colonial, je vous demande la permission de vous lire.

Il s'agit d'une grave question qui intéresse nos colonies mais aussi la Métropole. L'Union Coloniale nous expose qu'il est urgent de voter la convention assurant les transports entre les Colonies et la Métropole mais elle signale surtout les abus qui se sont produits et auxquels il importe ^{d'apporter} ~~de porter~~ remède; comme sénateur, je ne puis que m'associer à la note dont je viens de parler.

Voici la lettre que j'ai reçue, datée du 2 Juillet -1921:

" Monsieur le Président,

"Permettez-moi de vous remettre la copie ci-jointe d'une note que j'adresse par ce même courrier à M. Brindeau, rapporteur du projet de loi concernant les services maritimes postaux assurés par la Compagnie des Messageries maritimes.

"Je vous serai reconnaissant de vouloir bien, prenant en considération les circonstances invoquées, appuyer les desiderata dont notre Association se fait l'interprète.

" Je suis sûr que vous en apprécierez la force et le bien-fondé au point de vue même de l'humanité.

"Veuillez agréer, etc.....

Signé: Chailley".

Voici, Messieurs, la note que m'adresse M. Chailley:

"L'exposé des motifs du projet de loi relatif à l'exploitation des services maritimes postaux indique, à juste titre, page 7, septième paragraphe, que le développement économique des colonies françaises est intimement lié à la fréquence et à la régularité des communications maritimes avec la France, mais il est indispensable d'ajouter qu'il ne suffit pas d'avoir des bateaux fréquents et réguliers, il faut encore que ces bateaux aient des tarifs de passages et de frêt qui permettent aux colons de les utiliser.

Or, dans l'état actuel, c'est ce qui n'a pas lieu et les tarifs des Messageries Maritimes sont prohibitifs pour les passagers et pour les marchandises et paralysent toute colonisation et tout essor des Colonies.

PASSAGES. Avant la guerre, les prix de passages, de ou pour Madagascar, étaient les suivants:

1ère classe, Tamatave à Marseille et inversement: 1.500 frs.

2ème classe, d° d° d°
1.000 frs.

3ème classe, d° d° d°
500 frs.

En outre, il était délivré des billets

d'aller et retour avec 50 % de réduction, valables pour deux ans.

Comme le séjour en France ne dépasse pas un an, on pouvait faire un congé aller et retour de Madagascar-Marseille pour:

- en 1ère classe: 2.250 francs
- en 2ème classe: 1.500 francs
- en 3ème classe: 750 francs.

Actuellement les prix de passages sont les suivants:

1ère classe:	Tamatave à Marseille et inversement:			5.792Fr
2ème classe:	d°	d°	d°	3.861Fr
3ème classe:	d°	d°	d°	2.129Fr

ET LES BILLETS D'ALLER ET RETOUR SONT SUPPRIMES, en sorte que, pour un voyage d'aller et retour, le coefficient d'augmentation est:

- 5,1 en première classe,
- 5,2 en seconde classe,
- 5,7 en troisième classe.

Avec ces tarifs, il est impossible à un colon peu fortuné, surtout s'il est en famille, de rentrer en France.

Or, il ne faut pas perdre de vue que, dans les pays tropicaux, et surtout sur la côte, tout colon qui ne rentrent pas tous les trois ou quatre ans, au maximum, non seulement risque sa santé, mais subit une telle perte d'énergie qu'il n'est plus capable de produire un travail utile et rémunérateur dans la branche quelle qu'elle soit, ou s'exerce son activité.

Il y a donc, en premier lieu, une question d'humanité à rendre possibles les voyages en France.

Il y a, en outre, une nécessité absolue pour le développement des colonies, car la population française métropolitaine diminue tous les ans à Madagascar et, seules des ~~facilités~~ facilités de se rendre dans la colonie permettront l'arrivée de nouveaux Français.

Il est par suite indispensable d'imposer à la Compagnie que les Messageries maritimes ~~se~~ substitueront des prix de passages raisonnables et il semble qu'il devrait lui être imposé de réserver sur ses paquebots desservant Madagascar et la Réunion un pourcentage de couchettes qui pourrait être: 10% en première classe, 20 % en seconde et 30 % en troisième, pour les colons français habitant depuis trois ans le pays, moyennant le prix de la nourriture et une indemnité de 50 francs, par jour pour les passagers de première, 25 francs pour ceux de seconde et de 12frs 50 pour ceux de troisième.

C'est dans ce sens que les Congrès tenus à Tananarive en janvier 1919 et décembre 1920 par les délégués des colons se sont prononcés à la presque unanimité.

Il ne semble pas que cette mesure soit de nature à préjudicier sérieusement à la Compagnie que les messageries maritimes se substitueront, car elle aura comme conséquence d'augmenter très notablement le nombre des passagers et il faut observer que si les bateaux sont pleins pendant les trois mois de rentrée habituelle

soit Mars, avril et mai, au départ de Madagascar, ils sont presque vides les neuf autres mois; la Compagnie subira un manque à gagner pendant trois mois et un avantage pendant neuf mois par le plus grand nombre de voyageurs. De même, en sens inverse, pour les mois habituels de rentrée dans la colonie.

Une autre solution qui pourrait s'ajouter à celle di-dessus serait que la Compagnie abaissât: de 50 % ses tarifs alors que ses bateaux marchent presque à vide, c'est-à-dire 5 mois au départ de la colonie: août, septembre, octobre, novembre, décembre; de 25% à la saison où il n'y a peu de passagers, janvier, février, juin, juillet, et ne laisse son plein tarif que pour les mois les plus chargés de rentrée: mars, avril, mai. De même pour les retours de France, aux époques les plus chargées et les moins chargées de passagers.

Il y aurait lieu, en outre, de prendre des précautions contre des abus qui se sont produits dans la gestion des Messageries maritimes et qui avaient comme conséquence de favoriser les passagers étrangers au préjudice des Français.

Ce qui démontre encore que des réductions sont possibles, c'est que les compagnies étrangères ont des tarifs moins élevés. Madame Decuivre, femme d'un colon de Tuléar, est rentrée récemment de Durban en Europe pour 1.800 francs, sur un paquebot anglais de 15.000 tonnes, rapide et confortable. Un navire de la "Clan Line" un cargo, il est vrai, mais qui avait une installation pour une dizaine de passagers,

a pris l'année dernière à Majunga son plein de passagers anglais et grecs à raison d'une livre par jour, nourriture comprise.

FRETS.- Pour favoriser la production à Madagascar, il est indispensable d'obtenir que les frêts soient toujours en harmonie du cours mondial des frêts pour les produits similaires, sinon, toute lutte sur les marchés d'Europe, pour les produits de Madagascar, devient impossible.

En résumé, on doit observer que la Compagnie des Messageries Maritimes ou celle qu'elle se substituera du fait même de la subvention qu'elle recevra, aura un monopole de fait qui écartera toute concurrence.

Il ne faut pas qu'elle puisse, abusant de ce monopole, paralyser toute colonisation par les tarifs exorbitants de passages et de frêts.

Il paraît indispensable d'obtenir de la Compagnie des Messageries Maritimes, se portant fort pour la Compagnie qu'elle se substituera, des garanties suffisantes pour éviter dans l'avenir des abus qui ont existé en matière de passages et de frêt.

Il serait bon, en outre, que la Compagnie des Messageries maritimes, toujours se portant fort de la Compagnie qu'elle se substituera, s'engage à pratiquer pour une fraction du nombre de ses couchettes des prix réduits au profit des colons français établis depuis trois ou quatre ans dans la colonie."

Tels sont les desiderata que j'ai été chargé de vous transmettre.

Une annexe à cette note exposait quelques autres abus commis par les Messageries Maritimes en ce qui concerne le frêt et les passagers. Je me vous la lirai pas, mais je la transmettrai à M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande.

En résumé, on nous demande de voter dare-dare une convention en disant que les Colonies françaises sont intéressées à ce vote ainsi que la Métropole mais que se passe-t-il?... C'est que les colons français sont dans l'impossibilité d'employer les navires français, pour venir en France et en repartir parce que les tarifs sont prohibitifs. On leur demande 5.500frs, pour l'aller et autant pour retour alors que les Compagnies anglaises ne prennent que 1.800 frs.

Laisserons-nous engloutir des dizaines de millions dans une entreprise qui ne transportera bientôt plus de passagers français?....

Je sais bien que j'ai l'air de ne plus être dans la question, mais je n'en suis pas sorti. On nous parle de l'honneur national, d'honneur du pavillon, mais il ne faut pas oublier qu'il y a aussi une question d'intérêt.

Le jour où les Compagnies n'auront plus de passagers, que feront les contribuables français?... Ils payeront toujours, comme auparavant, mais ils recommenceront la même campagne qu'autrefois contre le système colonial. Il importe donc que l'Etat ait le contrôle du prix des passages.

Puisqu'il fournit 80 % des sommes nécessaires, il doit avoir ~~un~~ un droit de contrôle et si les Compagnies anglaises ou hollandaises réussissent à raffler tous nos passagers, cela prouvera que ni le Gouvernement ni le Parlement n'aurent su exercer leur droit de contrôle sur des Compagnies qui ont un monopole et reçoivent encore des subventions.

Voilà pourquoi je réclame un droit de contrôle sur les tarifs de la Compagnie qui va se substituer aux Messageries Maritimes.

M. SCHRAMECK. Je m'associe complètement aux observations présentées par M. Henry Bérenger qui est très bien documenté.

Je m'étais déjà préoccupé de la question au point de vue de la durée du voyage car s'il faut 35 ou 38 jours pour aller de France à Madagascar et inversement, c'est un obstacle sérieux à la colonisation.

Par exemple, les sociétés qui, avant de s'installer dans une colonie, ont l'habitude d'envoyer sur place un de leurs représentants, hésiteront devant un pareil voyage.

De plus, ce trajet ne permet plus aux colons de faire en France le séjour qui leur est indispensable non pour leur agrément mais pour leur santé.

Mais ici, j'appelle l'attention de la Commission des finances sur le fait qu'il n'y a pas que les Messageries maritimes qui desservent Madagascar dont je parle plus spécialement. Il existe une Compagnie, qui, en apparence au moins, fait concurrence

aux Messageries, c'est la Déninsulaire Hâvraïse qui, à l'heure actuelle, d'après les documents dont j'ai eu communication, fait des transports sur paquebots provenant d'Angleterre. Ce sont presque tous des navires mixtes, très bien aménagés, où les passagers ne paient que 3.500 ou 3.700 francs au lieu de 5.000 passés.

Allons-nous donner une subvention à une Compagnie nouvelle qui n'aura pas de passagers?. Je sais bien que les Compagnies concurrentes s'entendront peut-être bien entre elles, comme elles le faisaient dans le passé et qu'ainsi, le contribuable français continuera à combler le gouffre creusé dans une exploitation que les voyageurs n'utiliseront plus.

Voyez quels inconvénients peuvent résulter de cette situation si nous adoptons cette convention qui ne me paraît pas étudiée, comme elle devait l'être. Je demande qu'on nous laisse le temps nécessaire pour la revoir de près car il n'est pas admissible que l'Etat qui va faire les frais de l'entreprise n'ait pas un droit de contrôle.

Comme nous venons de le décider ce matin pour les chemins de fer, une bonne exploitation ne peut avoir lieu que si les tarifs sont limités et il faut réserver au Gouvernement le droit d'homologuer les tarifs ou de les fixer pour empêcher une entente entre les Compagnies.

Je demande donc qu'on introduise dans la convention une clause permettant au Gouvernement d'exercer ce contrôle. S'il n'en est pas ainsi, nous ne savons où nous allons et vous rendrez l'exploitation de nos colonies absolument impossible.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Les observations de MM. Bérenger et Schrameck sont très justes mais permettez-moi de leur dire que, en ce qui concerne la nouvelle convention, leurs critiques valent pour le passé mais non pour l'avenir.

La Compagnie des Messageries Maritimes disparaît et une nouvelle société va prendre la place, mais qu'est-ce que cette société nouvelle?.... C'est une Compagnie dans laquelle l'Etat intervient, que l'Etat administre, où il possèdera pour ainsi dire la moitié des administrateurs, où il suffira du veto du Commissaire du Gouvernement pour entraver toutes les décisions du Conseil; où on ne pourra même rien faire si un seul des administrateurs représentant l'Etat n'est pas d'accord avec les représentants, des actionnaires.

Nous pouvons donc dire qu'un nouvel état de choses va naître et que ce sera à nous, Etat, à veiller à ce que nos services marchent bien, que nos colonies soient bien desservies, à ce que les tarifs ne soient pas prohibitifs aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Ce que nous vous apportons n'est donc plus l'ancienne convention. Evidemment, elle est critiquable, cette nouvelle convention; on n'endra jamais assez de mal, mais telle qu'elle est, elle nous arme, elle nous donne un droit de regard sur l'administration et sur l'exploitation de la Compagnie.

Comme je l'ai dit à la Chambre des députés, nous pourrons pénétrer partout, jusque dans le Bureau

du Directeur, grâce au Commissaire du Gouvernement, jusque dans le chantier de La Ciotat, par exemple. L'ancienne Compagnie des Messageries s'est prêtée de bonne grâce à tout ce contrôle et M. l'Inspecteur général Plaffain pourrait vous dire que les Chantiers de La Ciotat nous ont assurés que chaque fois que nous le voudrions, nous pourrions jeter un regard dans ses affaires, même dans celles qui ne nous concernent pas.

Il y a donc là quelque chose de nouveau, c'est peut-être la formule de l'avenir. Evidemment, cette convention est viciée à sa base parce que sur elle pèse tout le poids des conventions de 1911 avec les Messageries Maritimes. Ce passé à liquider est lourd et nous n'avons pu, à cause de cela, qu'acquiescer ce que nous voudrions.

Les Compagnies ne veulent plus exploiter ces lignes qui sont déficitaires et il faut que l'Etat s'en mêle tout en perdant le moins possible mais si la gestion est mauvaise, ce sera notre faute et si la gestion est bonne, les critiques qui viennent d'être formulées n'auront plus leur raison d'être.

Voyez dans quelle situation nous serions si cette convention n'était pas votée par le Parlement. Je ne veux pas faire pression sur la commission des finances qui fera ce qu'elle voudra.....

M. LE PRESIDENT. Vous avez agi avec beaucoup de loyauté; l'unanimité de la Commission tient à vous rendre cet hommage.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT mais je tiens à lui montrer ce qui peut se passer demain.

Je viens de recevoir une lettre du président du Conseil d'administration des Messageries Maritimes qui me dit qu'alors qu'il a réussi, depuis cinq ou six mois, à maîtriser son Conseil d'Administration et ses actionnaires, il ne sait ce qui se passera à la prochaine assemblée générale, si la convention n'a pas été votée.....

M. SCHRAMECK. Vous avez d'autres Compagnies, notamment la Péninsulaire Hâvraise.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est mon devoir de vous parler ainsi car il faut que les relations avec les colonies soient assurées normalement.

Nous ne pourrions pas le faire sans le matériel des Messageries Maritimes, matériel mauvais, c'est entendu, mais qui nous est absolument indispensable car les bateaux que l'Etat possède encore et qu'il pourrait affecter à la Société nouvelle ne sont pas assez nombreux pour assurer le service régulier.

La loi me donnerait-elle le droit de me saisir des navires des Messageries Maritimes?.... Je l'avais soutenu à la Chambre, mais beaucoup de collègues qui sont des juristes tandis que je ne suis qu'un marin, m'ont affirmé que l'interprétation que je donnais à l'article 90 était erronée et que le contrat de 1911 étant rompu, je ne pouvais pas l'invoquer.

Que ferais-je donc demain si la convention subit un retard quelconque? La Compagnie des Messa-

Messageries Maritimes se refuse à assurer le service, elle se fatigue de faire, depuis de longs mois, des avances pour l'Etat - car il faut bien avouer qu'elle fait des avances. Malgré la bonne volonté du ~~Rexis~~ Président du Conseil d'administration qui est patente.....

M. HENRY BERENGER. Parfaitement, nous lui rendons cet hommage.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT..... il peut se trouver débordé à l'assemblée des actionnaires de ce mois-ci et alors, que ferons-nous?...

Je m'en remets au bon jugement de la Commission des finances et je dis qu'il n'est pas possible que la convention soit retardée ou, au moins, que la Commission n'ait pas fait connaître son avis. Il faut que vous disiez oui ou non, si vous voulez que je sache comment assurer les relations entre les colonies et la Métropole.

M. SCHRAMECK. Vous y parviendrez avec la péninsulaire Hâvraise, par exemple, et à bien meilleur compte puis que ses tarifs sont meilleur marché. Il y a les Chargeurs Réunis pour l'Indochine, la Transatlantique pour les Antilles, la Péninsulaire pour Madagascar, vous n'avez donc rien à craindre, et je ne compte pas la flotte en gérance que vous allez liquider et qui compte au moins une demi-douzaine de bateaux qui pourraient servir au trafic.

Je répète qu'il faut que nos colonies soient d'un accès facile, comme durée de traversée et comme prix de passage, si nous voulons qu'elles se développent et aient avec la métropole les relations auxquelles elles ont droit.

M. HENRY BERENGER. Je prie M. le Sous-Secrétaire d'Etat de considérer combien il serait grave qu'une Compagnie soit subventionnée par l'Etat alors que ses bateaux ne seraient plus fréquentés que par des étrangers.

M. LE COLONEL STUHL. A-t-il été entendu que, dans cette affaire, la Compagnie apportait l'entreprise entière?.... Je vois bien qu'elle apporte la partie déficitaire mais je voudrais savoir pourquoi elle garde pour elle la partie cargos qui rapporte

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Que voulez-vous; pour faire une convention, il faut être deux. Les Messageries maritimes n'ont pas voulu.

M. LE COLONEL STUHL. Nous acceptons une affaire qui a 80 % de déficit et sera certainement en pertes.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Sûrement!...

M. LE COLONEL STUHL. et la Compagnie garde pour elle ce qu'elle a de bon.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Une ligne de paquebots postaux est une ligne d'intérêt général, et

vous savez comment ont pu fonctionner les Messageries maritimes. Elles prenaient dans la caisse des lignes rémunératrices de quoi combler le déficit des lignes déficitaires d'intérêt général. Aujourd'hui' elles nous déclarent: "Ce n'est pas à nous, société privée, à prendre sur notre patrimoine pour assurer le service de lignes déficitaires d'intérêt général.

L'argument est bon ou mauvais, peu importe, je ne discute pas; toujours est-il que la Compagnie ajoute: "L'Etat pourvoiera à ces lignes; nous mettons à sa disposition notre matériel, notre outillage, notre expérience dans certaines conditions; nous ne pourrions faire davantage car ce matériel nous rapporterait de l'argent si nous le consacrons aux autres lignes".

M. HENRY BERENGER. C'est cynique !....

M. LE COLONEL STUHL. La nouvelle Société se contentera-t-elle de faire des transports par paquebots et n'aura-t-elle pas la tentation de concurrencer d'autres Compagnies ?.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Non, nous avons introduit dans la convention une clause qui empêchera les Compagnies de se faire concurrence. Deux compagnies ayant des lignes parallèles ne pourront se nuire et se faire concurrence sur le marché du fret.

En tout cas, il serait paradoxal, au moment où nous allons liquider la flotte de cargos d'Etat - car je ne vois là-dedans que les cargos - que vous nous demandiez d'incorporer une flotte de cargos dans une

Compagnie qui, au fond, sera une Compagnie d'Etat puisque celui-ci participera aux bénéfices qui sont aléatoires et aux pertes qui sont certaines.

M. HENRY BERENGER. Les Compagnies veulent bien de l'étatisme pour passer à l'Etat ce qu'elles ont de mauvais et recevoir des subventions, mais elles conservent les lignes les meilleures, Voilà la politique suivie depuis quelques mois déjà.

M. SCHRAMECK. C'est exact.

M. L'INSPECTEUR GENERAL PLAFFAIN. Vous dites que la Compagnie des Messageries maritimes passe à l'Etat ses mauvaises lignes et garde pour elle les bonnes.....

M. HENRY BERENGER. Sûrement.

M. L'INSPECTEUR GENERAL PLAFFAIN..... mais il faut se placer à un point de vue différent que je vais essayer d'expliquer.

L'Etat a besoin d'avoir une politique nationale et internationale et, dans le service des transports avec la colonie, il doit faire bonne figure à côté des étrangers. Mais une Compagnie privée ne peut soutenir cette politique et en supporter les frais; il faut donc qu'il intervienne et fasse des sacrifices.

Jamais vous ne trouverez la Compagnie - quelle s'appelle la Compagnie des Messageries Maritimes, ou les Chargeurs Réunis, ou la Péninsulaire Havraise - qui accepte d'assurer le service des paquebots si elle n'a pas comme dédommagement le service des cargos.

M. HENRY BERENGER. La Compagnie Transatlantique vient pourtant de lancer le "Paris", elle fait ses frais et ne reçoit qu'une subvention postale minime.

r

M. L'INSPECTEUR GENERAL PLAFFAIN. Oui, mais il y a une nouvelle convention en préparation pour la Transatlantique; le régime actuel ne sera pas de longue durée.

M. LE PRESIDENT. Personne n'a plus d'observations à présenter ou de questions à poser à M. le Sous-Secrétaire d'Etat ?.....

Je remercie M. le Sous-Secrétaire d'Etat des explications qu'il a bien voulu nous donner ainsi que MM. les Commissaires du Gouvernement.

(M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT à la MARINE MARCHANDE ET MM. LES COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT se retirent.)

M. LE PRESIDENT. Vous avez entendu les explications de M. le Sous-Secrétaire d'Etat. Les modifications demandées par la Commission des finances sont introduites maintenant dans le texte même de la convention. Nous allons donc pouvoir délibérer.

M. HENRY BERENGER. Je me permets de faire remarquer que M. le Rapporteur général et plusieurs de nos collègues sont retenus à une réunion de groupe. Il conviendrait peut être de les attendre.

M. SCHRAMECK. Remettons la délibération à plus tard.

M. LE PRESIDENT. Je regrette d'être obligé d'insister, mais nous avons un ordre du jour extrêmement chargé à épuiser; d'autre part, il faut que nous allions assister à la séance. Nous sommes donc obligés de nous prononcer sur cette question qui retient notre attention depuis plusieurs jours.

M. MILAN. Vous avouerez M. le Président que c'est une déplorable méthode de travail que nous suivons depuis quelques jours.

M. LE PRESIDENT. C'est très exact, aussi ai-je dit à M. le Président du Conseil qu'il me paraissait impossible d'épuiser notre ordre du jour. S'il ne nous laisse encore un délai de quelques jours.

En tous cas, nous sommes en nombre suffisant pour délibérer. Quelqu'un demande-t-il la parole sur la question de fonds ?

M. PELISSE, Rapporteur spécial. Je crois devoir répondre aux préoccupations de nos collègues qui s'étonnent de voir que la Compagnie des Messageries maritimes ait fait une distinction entre ses cargos qu'elle garde et ses paquebots qu'elle cède à l'Etat. Je vous assure qu'elle ne pouvait faire autrement sous le régime de la convention de 1911, les bénéfices de ses cargos étaient absorbés par le déficit de ses paquebots. N'oublions pas que la Compagnie des Mes-

Messageries maritimes, c'est un commerçant qui ne travaille que pour un bénéfice! Nous ne pouvons l'obliger à supporter des sacrifices *tant* dans un intérêt général et national. C'est à l'Etat que ces sacrifices reviennent en toute justice.

M. SCHRAMECK. Je désire expliquer mon vote. Je voterai contre le projet par ce que j'estime qu'il aura une répercussion financière ~~déplorable~~ dont personne du reste n'a pu fixer l'étendue. Je l'évalue quant à moi à 250 ou 300 millions. Ces pertes s'ajouteront à celles de la Sud-Atlantique et des autres lignes subventionnées, et cela coûtera sensiblement autant que la flotte d'Etat! J'ajoute que la convention que je repousse, est désastreuse pour nos colonies. Songez qu'il faudra 35 jours pour aller à Madagascar et que cela coûte environ 5.000 frs! C'est la suppression complète des relations avec nos colonies.

M. HENRY BERENGER. J'ai fait jusqu'ici toute la résistance possible. Mais nous avons obtenu des améliorations et je me résigne à voter ce médiocre projet.

Je demande toutefois que M. Pelisse veuille bien mentionner dans son rapport que le gouvernement se réserve de contrôler les tarifs.

M. LE PRESIDENT. C'est entendu, M. le rapporteur vous donnera satisfaction sur ce point que vous avez raison de signaler.

Personne ne demandant plus la parole, je consulte la Commission sur le point de savoir si elle est d'avis d'approuver la convention avec les modifications qui y ont été introduites ?

La Commission donne un avis favorable.

M. PELISSE est autorisé à faire distribuer son avis.

La séance est levée à quinze heures.

Le Président de la Commission des Finances,


