

COMMISSION DES FINANCES

Séance du Vendredi 27 juin 1924.

La Séance est ouverte sous la Présidence de
M. MILLIES LACROIX. Président.

PRESENTS : MM. MILLIES LACROIX. HENRY BERENGER. PAUL DOUMER.
JEAN MOREL. RAIBERTI. JEANNENEY. HENRY CHERON.
R.G.LEVY. MILAN. BLAIGNAN. PAUL PELISSE.
ROUSTAN. DEBIERRE. LEBRUN. LUCIEN HUBERT.
HENRY ROY. GUILLIER. REYNALD. PASQUET.

EXCUSE : M. GOUGE.

+++++

SERVICE MARITIME POSTAL ENTRE BORDEAUX
ET L'AFRIQUE OCCIDENTALE.

M. LE PRESIDENT.- L'ordre du jour appelle l'audition
de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande sur
le projet de loi concernant l'exploitation du service mari-
time postal entre Bordeaux et la côte occidentale d'Afrique.

M. LEON MEYER, Sous-Secrétaire d'Etat, assisté de
M. DASSE, directeur des services de la flotte commerciale est
entendu par la Commission.

AUDITION DE M. LEON MEYER, SOUS SECRETAIRE
D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,
nous vous remercions d'avoir bien voulu répondre à l'appel
de la Commission des Finances et consentir à lui fournir
quelques explications sur une question qui nous paraît assez
épineuse. La Commission se trouve en présence d'une conven-
tion qui expirait en juillet 1923, mais qui, en vertu de l'ac-

cord primitif, pouvait être reconduite jusqu'en juillet 1924. Nous sommes donc en présence du fait accompli et la commission des finances en a été quelque peu surprise. Nouveau venu au Sous-Secrétaire d'Etat de la marine marchande vous n'êtes pas responsable de cette situation. Vous voudrez bien cependant nous présenter quelques explications sur le fond même de la convention; d'autre part, M. Pelisse, rapporteur spécial et M. le Rapporteur général auront quelques questions à vous poser.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- En ce qui concerne la convention je sais qu'elle a été mise en application avant que la commission du Sénat l'ait examinée; je n'en suis pas, comme vous venez de le dire, responsable, mais je le regrette, car j'estime que les commissions des finances des deux assemblées doivent faire connaître leur avis avant que les conventions entrent en action.

Je tiens à dire cependant, sans adresser pour cela un reproche à la commission, - que vous êtes saisis depuis deux ans et que l'affaire est restée pendant ce temps à la Commission des finances sans que nous en entendions parler.

M. LE PRESIDENT.- Je dois vous dire que déjà en novembre dernier nous avons fait savoir au gouvernement que nous attendions des explications.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je n'insiste pas, et je suis à la disposition de ces messieurs pour répondre aux questions qu'ils voudront bien me poser.

M. PELISSE.- Nous sommes à la veille du jour où la pseudo-convention du 11 octobre 1921, va expirer, c'est-à-dire le 23 juillet prochain; à ce moment l'avenant n'aura plus effet, la convention sera morte. Vous allez

donc vivre avec la Société des Chargeurs en vertu d'un avenant dont j'allais entretenir la Commission, lorsque celle-ci, par courtoisie, a manifesté le désir de vous entendre tout de suite. Je vous demande donc quelle sera la substance de l'avenant ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Nous demanderons la prorogation pour un ou deux ans, un an tout au moins, de la convention actuelle, c'est-à-dire jusqu'au moment où nous vous soumettrons la convention définitive. Nous vous demanderons alors dans un an, - si vous accordez ce délai et qu'il soit suffisant, - de bien vouloir examiner rapidement la convention nouvelle pour que nous n'ayons pas à venir vous demander un autre accord.

M. PELISSE.- Vous savez, je vous l'ai dit, quelle objection je fais à la formule qui a été adoptée : "ce qui permettrait de donner vigueur nouvelle à partir du 23 juillet prochain à l'avenant du 11 octobre, établi d'accord entre l'Etat et la Société des Chargeurs réunis"

Entre M. le Trocquer et la Compagnie il a été convenu d'ajouter un article ainsi conçu :

"Les dispositions de la convention restent en vigueur jusqu'au 23 juillet 1925, donc pour ^{un}~~un~~ an; elles pourront continuer à recevoir leur application d'année en année, après accord des parties donné six mois à l'avance, tant qu'une convention nouvelle approuvée par une loi ne sera pas intervenue."

A l'heure présente, au sous-secrétariat d'Etat, on doit avoir une expérience consommée de toutes ces conventions renouvelées du fait de la guerre; nous en avons vu passer ici tous les jours, et je suis sûr que si la

Commission des finances du Sénat vous accordait un an vous auriez tout le temps nécessaire, et voici ce que je disais dans mon projet de rapport : "Au point où nous en sommes, le projet de convention nouvelle ne peut pas demander grand temps; il y a des précédents; à la rentrée des Chambres celles-ci pourraient être saisies d'un nouveau texte qui pourrait être voté au cours de la session ordinaire de 1925. Les conventions pourront recevoir leur application jusqu'en juillet 1925; si le gouvernement le veut, le parlement remplira sa tâche sans perdre de temps et, si des circonstances imprévisibles intervenaient, il serait possible par voie d'avenant de proroger d'un an les dispositions qui régissent actuellement les relations entre l'Etat et la Compagnie des Chargeurs réunis."

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je partage tout à fait votre avis, Monsieur le Rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je voudrais poser quelques questions à l'administration de la marine marchande, car elles ne sauraient s'adresser directement à mon ami M. Léon Meyer, qui vient seulement de prendre les rênes du pouvoir et se trouve en face d'une situation assez compliquée.

Je voudrais savoir, si possible, devant quelles déclarations de la Compagnie, l'administration s'est vue obligée de modifier, le 11 octobre 1921 la convention du 6 juin 1907, laquelle prenait fin normalement le 23 juillet 1923, mais pouvait être prorogée d'un an, soit jusqu'au 23 juillet 1924. Si je suis bien renseigné, c'est par une lettre du 9 décembre 1920, que la Compagnie des Chargeurs réunis a fait savoir au sous-secrétaire d'Etat qu'en raison de la situation d'après-guerre et des diverses crises

que vous connaissez elle ne pourrait assurer le service de l'Afrique occidentale française aux conditions fixées avant guerre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- C'est bien cela !

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Quelle a été la réaction de la marine marchande devant cette affirmation de la Compagnie des Chargeurs réunis ? La convention de 1921 est issue de cette mise en demeure formelle de la Compagnie des Chargeurs réunis, de cet ultimatum par lequel elle déclarait formellement refuser d'assurer le service aux conditions d'avant-guerre. Cependant l'administration était armée par l'article 67 du cahier des charges qui concerne l'exploitation des services maritimes postaux entre la France et la côte occidentale d'Afrique et qui prévoit la mise en régie ou la résiliation pour : "interruption ou abandon du service pour toute autre cause que le cas de guerre, faillite ou liquidation judiciaire, irrégularités fréquentes, négligence ou mauvaise foi...etc. etc.", le ministre pouvant toutefois, au lieu de prononcer la mise en régie ou la résiliation, frapper le concessionnaire d'une amende dont il fixe le chiffre, Et l'article 68 précisait :

"En cas de mise en régie ou de résiliation le ministre assure les services par les moyens qu'il juge convenables aux frais et risques du concessionnaire ou de la masse des créanciers s'il y a eu faillite.- Le concessionnaire n'aura droit à aucune indemnité et reste responsable de l'excédent des dépenses qui pourraient résulter pour l'administration, soit de l'organisation provisoire des services, soit d'un marché plus onéreux passé avec un autre entrepreneur."

Je voudrais savoir si l'on a discuté, si l'on a accepté tout de go les termes de la lettre du 9 décembre 1920 qui a conduit à une convention beaucoup plus onéreuse pour l'Etat que la précédente.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Mon prédécesseur n'a pas été surpris qu'une augmentation ait été demandée en ce qui concernait les conventions de 1907. En effet, il est certain que depuis cette époque le prix du charbon, notamment, a augmenté considérablement; d'autres compagnies avaient fait des demandes analogues qui ont été agréées après discussion. Cette augmentation était absolument logique et en proportion de la hausse du charbon et des frais généraux; d'ailleurs les bilans ont été fournis, et actuellement le dernier bilan, - cela a été vérifié, - démontre de façon certaine que la Compagnie perd 2 millions par an, même avec les nouvelles conventions. Les nouvelles conventions portent à 1 million la subvention de l'Etat; c'est donc encore 1 million de déficit que la Compagnie doit supporter avec la convention qui nous occupe.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je vous remercie. - Bien entendu, je ne veux pas dire que je donne une adhésion absolue à votre déclaration; la Commission aura à examiner dans son indépendance les bilans et les documents qui lui seront soumis. Je voudrais vous demander, maintenant, pourquoi l'administration, dans la nouvelle convention, n'apas, pour le service principal, Bordeaux-Matadi, relevé simplement le taux d'avant-guerre, selon le coefficient adopté pour le service annexe de l'Ogoué-Fernan-Vaz. Pour Bordeaux Matadi on a adopté des ta-

rifs tout différents, basés sur des systèmes qui n'étaient pas ceux de la loi antérieure. Pourquoi n'a-t-on pas relevé tous les tarifs de subvention suivant les prix d'avant-guerre ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- C'est le prix du charbon qui a servi de base. Si, au lieu de prendre le prix du charbon sur la base de 100 tonnes on avait adopté un autre principe et donné à la convention une autre tournure, on aurait demandé à l'Etat une subvention sous une autre forme et le résultat eût été le même.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je ne vois tout de même pas pourquoi l'on a établi un relèvement de subvention pour l'annexe Ogooué-Fernan-Vae, qui se comprend bien et pourquoi pour la ligne principale on a adopté un système compliqué qui repose sur 100 tonnes de charbon, 15.000 Frs de subvention par voyage, etc. Il y a là une complication dont j'ai demandé la raison.

M. DASSE, Directeur de la Flotte commerciale.- Monsieur le Rapporteur Général, on a adopté un système plus conforme à la sincérité budgétaire et réalisant une rémunération équitable des services rendus; l'on avait pour la ligne principale une subvention forfaitaire de 230.000 francs; si on avait dû relever cette subvention dans la proportion de 1 à 4, suivant le coefficient des dépenses d'exploitation on serait arrivé environ à 1 million; c'est le chiffre qui résultera de l'application des tarifs de la poste. Je ne sais pas pourquoi l'on a maintenu la subvention particulière de l'Ogooué-Fernan-Vaz; c'était, je présume sur la demande des colonies, mais l'on ne l'a pas augmentée dans les proportions où elle aurait dû l'être.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est le coefficient !

M. LE DIRECTEUR DE LA FLOTTE COMMERCIALE.- Non ! cela ne fait pas le coefficient.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous examinerons le détail; ce qui me préoccupait c'était la différence du traitement; vous me donnez raison, je vous remercie.

M. PELISSE.- C'est la Compagnie elle-même qui a demandé que la subvention consistât en une subvention forfaitaire de -100 tonnes de charbon par voyage, ce n'est pas le Gouvernement. Il convient, en effet, de remarquer que les prix du charbon sont extrêmement variables et la Compagnie n'a pas voulu s'embarquer dans une convention qui, à cet égard, ne lui aurait pas donné sécurité complète. J'ai les prix moyens de la tonne de charbon payés par la Compagnie depuis novembre 1921 jusqu'à juillet 1923 et c'est en s'appuyant sur ces variations que la Compagnie a demandé l'établissement de ce système au lieu du maintien de la subvention antérieure, majorée d'un certain coefficient.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- La seule critique que je pourrais formuler c'est que les Compagnies se fournissent à des filiales qui vendent à un prix assez élevé et j'ajoute que, malheureusement, la Compagnie est souvent intéressée à payer plus cher à la filiale qu'elle ne payerait ailleurs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Vous faites vous-même la réponse que j'allais me permettre de suggérer.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- J'ai pu constater malheureusement que certaines Compagnies avaient des filiales de tous genres, de sorte que si les Compagnies

font de mauvaises affaires les filiales en font de bonnes.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il est une autre question qui tient à coeur à la Commission; dans la loi du 28 juillet 1921, le Sénat a fait rétablir, sur la proposition de sa Commission des Finances, la gratuité de service postal dans l'exploitation des services d'Extrême-orient. Cette gratuité existait également dans la convention primitive relative aux lignes des colonies de l'Afrique occidentale; or, dans la nouvelle convention du 11 octobre 1921, on a supprimé cette gratuite du service postal, ce qui était un privilège du Parlement et non pas celui de l'administration ou d'une compagnie quelconque. Je voudrais savoir en vertu de quel droit on a exécuté une convention de cet ordre, alors que le Sous-Secrétaire d'Etat des postes n'a pas été consulté. J'ai d'ailleurs protesté de telle façon que la Compagnie a renoncé à exécuter en ce qui la concerne cette partie, illégale à mon sens, de la Convention du 11 octobre 1921. Pourquoi, je le répète, a-t-on supprimé cette gratuité ? Quelles sont les raisons sur lesquelles l'administration a pu s'appuyer, étant donné que les Compagnies assurant les services d'Extrême Orient ont toutes accepté cette gratuité du service postal.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Elles peuvent toutes accepter, étant donné que c'est l'Etat qui paye toujours la différence; elles ne courent aucun risque.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Vous vous basez sur ce qu'on aurait fait une convention avec la Compagnie des Messageries maritimes qui serait favorable aux inté-

rêts de l'Etat; nous l'avons dit ~~ici~~ *ici*.

M. LE SOUS ^{Secrétaire d'Etat} J'en suis convaincu, mais vous admettez bien que j'agisse avec beaucoup de prudence; ce n'est pas moi qui peux juger....

M. PAUL DOUMER.- C'est une régie.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT,- Parfaitement, c'est une régie, et il faut tout accepter.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il n'empêche qu'il y avait un privilège du parlement qui n'a pas été respecté et je voudrais savoir pourquoi l'administration s'est crue autorisée à passer par-dessus le Parlement et l'administration des P.T.T.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Je partage votre avis. Il est certain que le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et la commission auraient dû être consultés; cela n'a pas été fait et c'est regrettable, mais il ne faut pas exagérer l'importance de cette omission; en effet, si l'administration des P.T.T. n'avait pas payé les frais qu'occasionne le service postal, c'eût été, comme par le passé, la marine marchande, car la Compagnie n'en aurait pas fait cadeau; la subvention serait venue tout entière du même sous-secrétariat au lieu d'être divisée.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Le passé est le passé et nous ne devons en connaître que pour en tirer des leçons en vue de l'avenir. Or, l'avenir, c'est le nouveau projet de loi que vous devez rapporter, car s'il y a eu retard de la part de la Commission des Finances, il n'est pas douteux qu'il y aurait aussi retard de la part de l'administration à ne pas nous soumettre maintenant le projet de loi qui va fixer définitivement la convention.

Or, il faut que dans cette convention le Sous-Secrétaire d'Etat des postes soit consulté; il ne faut pas qu'on le mette en face du fait accompli. L'avez-vous consulté?

M. LE DIRECTEUR DE LA FLOTTE COMMERCIALE.- On l'avait consulté.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Avez-vous fait votre projet de loi .

M. LE DIRECTEUR DE LA FLOTTE COMMERCIALE.- Nous attendons vos directives.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Les commissions parlementaires ne sont pas chargées de faire des projets de loi. Autre chose est l'exécutif, autre chose est le législatif. Certaines commissions, quelquefois, excèdent leurs pouvoirs et veulent se substituer aux ministres : le résultat est qu'elles prennent ainsi des responsabilités qui ne devraient pas être les leurs. En ce qui ^{nous} concerne nous sommes des contrôleurs bienveillants du Gouvernement, des législateurs chargés de contrôler l'exécutif et de voter des projets de loi -: il appartient aux administrations de préparer ces projets et nous n'avons pas de directives à leur donner : c'est à vous à nous apporter vos solutions; nous discutons ensuite. Je ne voudrais pas prolonger cette discussion, mais vous comprenez ma surprise en constatant qu'alors que cet avenant va se renouveler non seulement automatiquement pour un an, mais encore du 23 juillet 1924 au mois de juillet 1925, le Gouvernement n'a pas encore, à l'heure actuelle, le projet complet de la nouvelle convention; si vous aviez apporté un projet complet d'ici le 23 juillet nous aurions pu le voter et je suis surpris que l'administration des postes ne soit pas encore d'accord avec l'administration de la Marine marchande.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Elle a accepté l'avenant.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- En supprimant le contrôle maritime postal : la Compagnie des Chargeurs réunis, en effet, a demandé 78.000 Frs pour le transport du contrôleur: or, pour aller à Dakar, par exemple, le prix maximum du passage est de 2.000 Frs; on ne comprend pas ce chiffre de 78.000 Frs ; le contrôleur n'a pas besoin de plusieurs cabines et l'administration des postes n'acceptant pas de payer ces 78.000 Frs il n'y aura plus de contrôle maritime postal. Jamais le Parlement n'acceptera cela en séance publique.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il est certain qu'on peut établir un contrôle à moins de frais.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Parfaitement ! quand nous allons à Dakar, quand je vais même aux Antilles, cela ne coûte pas 78.000 Frs.

Je voudrais poser maintenant une autre question qui d'ailleurs se trouve implicitement déjà posée: le Gouvernement a-t-il mis à l'étude la convention définitive du service de l'A.O.F. ? Je pose la question car, en aucun cas, la Commission des finances n'acceptera que la convention puisse être prorogée au-delà du 23 juillet 1925; il faut donc que nous ayons une étude sérieuse et définitive pendant qu'on proroge la convention.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je prends l'engagement de vous apporter le projet dans un délai aussi court que possible.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je voudrais M. le Sous-Secrétaire d'Etat, poser une autre question à votre administration : a-t-elle envisagé la régie intéressée a-

vec suppression de la gratuité du service postal, comme dans les services de l'Afrique du Sud, ou bien la régie intéressée avec gratuité, comme en Extrême-Orient ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- La convention n'a pas été étudiée, mais en principe je suis hostile à la régie intéressée, parce que c'est un système qui réserve des surprises : on ne sait jamais où l'on va.

M. PAUL PELISSE.- C'est la règle désintéressée.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Le forfait, sur une certaine base, est préférable et il vaut mieux, selon que les frais généraux augmentent ou diminuent; avec la régie intéressée il est impossible de se baser sur quelque chose de sérieux et de tangible.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous comptons que vous nous apporterez rapidement un projet sur ce point.

Il ne me reste plus qu'une ou deux questions à vous poser, tout d'abord, la question de la vitesse : dans l'ancienne convention la Compagnie réalisait une vitesse assez grande et le chiffre des pertes était inférieur, au point de vue des escales, à celui des pertes actuelles de la convention de 1921, - autrement dit on a fait des "escargots" au lieu de faire des cargos (rires) et l'on met maintenant autant de temps pour aller sur la côte occidentale d'Afrique que pour aller aux Antilles. La Compagnie a répondu en invoquant la nécessité d'améliorer le service postal des escales. Je ne crois pas que cela soit nécessaire : elle n'avait qu'à avoir des horaires précis pour l'arrivée des paquebots dans les escales qui ne sont pas nombreuses, six à sept au maximum.

On n'avait pas besoin de diminuer les horaires, qui n'étaient déjà pas très grands, des cargos et des paque-

bots à destination de l'Afrique occidentale : l'on fait ainsi des voyages d'une lenteur désespérants. Je vous demande que ceci soit étudié de très près.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- La Compagnie estime que pour le service des marchandises qui est très important, il est nécessaire que les escales puissent avoir une certaine durée; il faut que le service des marchandises s'effectue d'une façon plus large. D'ailleurs, les Compagnies n'ont pas intérêt à prolonger les voyages, les frais courent et elles dépensent davantage pour nourrir les personnes qui sont à bord.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il me reste à poser une question d'ordre général: vous avez des conventions variées suivant les différentes compagnies : l'une vise les Messageries maritimes, l'autre les services de l'Amérique du Sud, une 3^e les Chargeurs réunis, une autre encore la transatlantique; ces conventions ne s'exécutent pas de la même façon. Les unes accordent certains avantages à la Compagnie, d'autres à l'Etat.. Je ne veux pas me prononcer sur elles à la légère, mais n'aurait-il pas été préférable d'avoir une convention-type applicable à toutes les Compagnies, afin de ne pas provoquer les jalousies, les critiques de presse, et même les calomnies. Y a-t-il des obstacles à l'établissement d'une convention-type ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il me paraît, en effet que cela serait plus sage, à la condition de choisir le type de convention qui présente le plus d'avantages pour l'Etat.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je n'ai plus de questions à poser; mais je veux présenter encore une remarque : à l'heure actuelle, l'Allemagne, dans l'Afrique occidenta-

le a non seulement repris, mais développé ses services d'avant-guerre : en effet, non seulement elle a repris les anciens paquebots de la Compagnie Woermann, mais encore elle a trouvé moyen, bien qu'elle ne puisse pas payer, dit-elle, de construire à Hambourg 3 nouveaux paquebots pour les lignes de l'Afrique occidentale grâce à un accord avec l'Angleterre; nous utilisons même quelquefois ces 3 paquebots pour le transport de Hambourg à tous les ports français de l'Afrique occidentale : ainsi, la concurrence est à nouveau aussi grave pour nous qu'elle l'était avant guerre et nous n'avons que "l'Asie" qui puisse rivaliser avec les trois paquebots allemands nouvellement construits.

Pendant ce temps, la Compagnie Elder-Dempster a trouvé le moyen de passer des accords avec la Compagnie Woermann, contre nous cela va sans dire, et elle aussi, a développé ses services. L'Etat ne se préoccupe pas assez de cette question et il devrait s'y intéresser davantage, notamment au cours des conférences que nous allons poursuivre le 16 juillet. Il y a là un problème des plus graves : notre trafic maritime est en passe de céder devant le trafic allemand en ce qui concerne l'Afrique - je ne parle pas de l'Algérie pour laquelle l'Etat a fait le sacrifice de 170 millions en vue de la construction de 8 grands navires, - mais de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale. Allons nous passer / sous la domination anglo-allemande? Je vous prierai / à cet égard / de ne pas oublier ce point qu'il est très important d'envisager à un moment où l'on parle d'accords et de réparations en nature.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je vous promets d'appeler l'attention de M. le Président du Conseil sur ce point.

M. JEANNENEY.- Quel délai envisagez-vous pour le dépôt du projet de convention définitive ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Quatre ou cinq mois.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Ne pourrait-on pas ne renouveler l'avenant que pour 6 mois ? Ce serait le meilleur moyen de presser tout le monde. Si vous ajournez au 23 juillet 1925, que se passera-t-il ? Chacun prendra son temps, tandis que si vous ajournez, par exemple, au 23 décembre, les administrations, le Parlement, les commissions des finances, tout le monde en un mot sera obligé de se débrouiller.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il y a trois mois de congé pour le Parlement et pendant ce temps les commissions ne se réuniront même pas.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Le Parlement travaille pendant les vacances et les administrations n'ont pas trois mois de congé. Je ne vois pas pourquoi ce projet, qui devrait être prêt, depuis si longtemps qu'il est dans les nuages, ne serait pas présenté dès le mois d'octobre; vous allez être obligés de convoquer le parlement pour le budget de 1925 dès le mois d'octobre. Pourquoi ne pas déposer le projet dès la première séance de la rentrée et le faire discuter d'extrême urgence ? Vous appartenez à un parti, - auquel j'appartiens aussi - qui se flatte d'être un parti d'action et de réalisation.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Nous ne sommes pas sûrs tout de même de trouver auprès des Compagnies les éléments nécessaires au moment des vacances; il faut que nous puissions causer avec leurs représentants et que nous connaissions les désirs des Compagnies, ou leurs exigences.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il n'y a qu'une Compagnie. M. Breton est un homme très bien renseigné et je lui rends hommage: il connaît admirablement son affaire; il a fait des rapports que connaît bien, par exemple M. Roustan, de même que tous ceux qui font partie de la Commission extra-parlementaire. La question est donc au point et je ne pense pas qu'on puisse dire que l'administration de la marine marchande n'est pas préparée. Acceptez donc six mois au lieu d'un an.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- On pourra peut-être s'entendre pour neuf mois.

M. JEANNENEY.- En tout cas, je retiens la réponse de M. le Sous-Secrétaire d'Etat qu'il faut 4 à 5 mois pour que le projet soit prêt à être déposé.

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

M. MILAN.- En ma qualité de rapporteur du budget des Travaux publics, je voudrais profiter de la présence de M. le Sous-Secrétaire d'Etat pour lui poser une question, qui n'a d'ailleurs pas trait au projet de convention pour lequel nous l'avons entendu aujourd'hui : est-il vrai ainsi que je l'ai entendu dire, qu'une décision ait été prise en vue de transférer le service des ports maritimes du ministère des travaux publics au ministère du commerce ? Dans ce cas.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je me permets de vous interrompre immédiatement avant que vous ne développiez votre question pour vous dire que je ne crois pas que ce soit exact....

M. MILAN.- Alors je n'insiste pas.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Pour le moment ce n'est pas exact; si par hasard, l'information se véri-

fait, je puis vous affirmer que je suis sincère dans ma déclaration d'aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat nous vous rendons votre liberté et nous vous remercions.

(M. le Sous-Secrétaire d'Etat et M. le Directeur de la Flotte commerciale se retirent à 10 heures).

DELIBERATION DE LA COMMISSION

Après le départ de M. le Sous-Secrétaire d'Etat, M. PAUL PELISSE, Rapporteur spécial, donne lecture des conclusions de son rapport.

Il propose l'adoption des stipulations de la convention du 11 octobre 1921, convention qui arrive à expiration le 23 juillet 1924, mais à la condition expresse que cette convention ne soit pas renouvelée sur les mêmes bases. La convention nouvelle devra accorder à l'Etat le transport gratuit de la correspondance et du contrôle leur maritime postal. En outre, ce dernier devra être rétabli dans tous ses droits de contrôle à charge pour lui de fournir à l'administration un rapport après chaque voyage. Cette nouvelle convention devra être conclue à bref délai et soumise à l'approbation du Parlement avant d'être mise en vigueur. Pour permettre à l'administration de préparer et de négocier avec la société des chargeurs réunis, cette convention nouvelle, M. le Rapporteur propose de proroger pour une durée de six mois la convention en cours.

M. LE PRESIDENT.- Ne pourrait-on accorder à M. le Sous Secrétaire d'Etat le délai de 9 mois qu'il a demandé à la Commission ?

M. HENRY BERENGER, RAPPORTEUR GENERAL.- Ce délai me semble trop long. L'administration aura tout le temps nécessaire, pendant les vacances parlementaires pour préparer cette convention nouvelle. Un délai de 6 mois est donc largement suffisant. La Commission passe à l'examen des articles du projet de loi.

A propos de l'article 1^o, M. LE RAPPORTEUR GENERAL demande que M. le RAPPORTEUR SPECIAL souligne dans son exposé tout ce qu'il y a d'abusif dans la présente convention.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL lui donne l'assurance qu'il mettra en lumière toutes les critiques qu'elle soulève.

M. PAUL DOUMER.- L'essentiel est qu'on ne retombe pas à l'avenir dans les erreurs qui ont été commises lors de la dérégulation de la flotte.

L'article 1^o est adopté.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL donne lecture de l'article 2 ainsi conçu :

"Sont et demeurent abrogées, en tout ce qu'elles ont de contraire aux stipulations portées à ladite convention, toutes dispositions des lois antérieures et en particulier, les lois des 5 mai 1906 et 5 août 1908."

M. HENRY CHERON.- Une telle disposition peut avoir de très graves conséquences. A-T-elle une portée générale et absolue ? Toutes les lois antérieures, et non seulement celles des 5 mai 1906 et 5 août 1908, qui heurtent cette convention, vont-elles se trouver ipso facto abrogées ?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Cela est en effet très grave et constitue une raison de plus pour que nous limitions à six mois le délai pendant lequel la convention

continuera d'être appliquée après le 23 juillet prochain

L'article 2 est adopté.

Les articles 3 et 4 sont adoptés.

M. JEANNENEY.- Le projet, tel que nous venons de l'adopter, se borne à approuver la convention du 11 octobre 1921. Il n'impartit au Gouvernement aucun délai pour nous saisir d'une convention nouvelle.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL.- Le Gouvernement nous saisira très prochainement d'un avenant à la convention que nous venons d'approuver, avenant qui la proroge d'un an tout en en modifiant certaines dispositions.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Pourquoi ferait-on une loi nouvelle pour approuver cet avenant alors qu'il est si simple de proroger la convention actuelle de 6 mois afin de permettre à l'administration d'en négocier une autre en tenant compte de nos critiques. Bornons nous donc à ajouter à l'article 1^o la disposition suivante : "Ladite convention prendra fin le 31 janvier 1925."

M. JEANNENEY.- La convention étant un acte bilatéral, nous ne pouvons pas la proroger d'office. Nous ne pouvons qu'autoriser le gouvernement à négocier avec la société des chargeurs réunis une prorogation de six mois ou d'un an.

M. LE PRESIDENT.- Nous pouvons donner au Gouvernement le droit de proroger la convention pour une durée de six mois en lui laissant le soin de négocier cette prorogation avec la société.

Je propose donc d'ajouter à l'article 1^o un para-

graphe ainsi conçu :

"Le Gouvernement est autorisé à proroger ladite convention jusqu'au 31 janvier 1925."

Cette proposition est adoptée.

M. LE RAPPORTEUR est autorisé à déposer son rapport concluant à l'adoption du texte du projet de loi ainsi complété.

TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU PORT

DE LA POINTE DES GALETS (Réunion)

M. LE PRESIDENT.- L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi autorisant jusqu'à concurrence d'une somme de 5 millions de francs, l'engagement des dépenses relatives à la fourniture d'une drague marine, de deux chalands à clapets et tous accessoires et pièces de rechange pour le port de la Pointe des Galets (Réunion), et aux travaux de renforcement et de prolongement des jetées protégeant l'entrée de ce port.

M. JEAN MOREL donne lecture de son rapport sur ce projet de loi. Il conclut à l'adoption.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- On nous demande de faire, pour la Réunion, un effort financier que l'Etat s'est toujours refusé à envisager pour ses autres vieilles colonies de la Martinique et de la Guadeloupe. Toutefois, je reconnais qu'on peut soutenir que l'Etat qui a déjà l'administration du chemin de fer de la Réunion est tenu de maintenir en état le port qui en est le débouché.

Je voudrais cependant savoir si cette drague nouvelle que l'on va construire aux frais de l'Etat, restera à sa disposition et si l'administration pourra l'u-

tiliser pour des travaux de désensablement de nos ports des Antilles.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL.- Il ne s'agit que d'une avance amortissable de la part de l'Etat. Lorsque cette avance sera amortie, la drague deviendra la propriété exclusive de l'Administration du chemin de fer et du port de la Réunion. Au surplus, j'estime que cette drague ne saurait s'éloigner de la colonie. Les raz-de-marée amenant l'ensablement du port sont si fréquents que la drague doit y rester en permanence sous peine de voir la navigation interrompue.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- L'exposé des motifs du projet dit que l'ancienne drague est encore un bon engin capable de fonctionner convenablement.

Ne pourrait-on, dans ces conditions, en raison de l'état de la Trésorerie ajourner la dépense.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL.- La construction et le transport de la nouvelle drague demanderont deux ans. A ce moment, la drague actuelle, qui est d'ailleurs, insuffisante, sera probablement hors d'usage.

M. JEANNENEY.- Puisque le Gouvernement a annoncé qu'il allait procéder à un inventaire de nos ressources et dresser un programme des travaux à entreprendre, ne pourrait-on le prier de nous faire connaître quel degré d'urgence il assigne aux travaux qui font l'objet du présent projet.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL.- Soyez assuré que ces travaux figureraient en tout premier rang dans le programme dont vous parlez.

M. R.G.LEVY.- Je déclare que je voterai contre cette dépense.

Les conclusions du rapport sont adoptées. Le rapporteur est autorisé à effectuer le dépôt de son rapport sur le bureau du Sénat.

OUVERTURE D'UN CREDIT AU BUDGET
DU MINISTERE DES COLONIES

La Commission adopte ensuite les conclusions du rapport de M. JEAN MOREL favorables à l'adoption du projet de loi tendant à l'attribution, au département des colonies, d'un supplément de crédits de 1.200.000 Frs au titre de l'exercice 1924, pour les premières dépenses entraînées par l'incorporation sur place aux colonies du premier demi-contingent français de la classe 1924 et à l'annulation corrélative des crédits sur le budget du département de la Guerre.

COMPTE RENDU PAR M. LE RAPPORTEUR GENERAL
DE LA VISITE DE M. LE MINISTRE DES
FINANCES

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- J'ai reçu ces jours derniers, la visite de M. le Ministre des Finances.

A une question que je lui ai posée concernant le budget de 1925, il m'a répondu qu'il comptait déposer le projet de budget soit en blanc avant la séparation des Chambres, soit complet, à la rentrée.

Je lui ai fait observer que le premier système était mauvais. Praticqué pour le budget de 1923, il a donné des résultats déplorables. Il serait préférable que le Gouvernement déposât un projet bien étudié à la rentrée, à la condition que cette rentrée ne fût pas tardive.

M. LE MINISTRE a semblé se rendre à mes raisons, mais hier, il m'a fait connaître qu'à la suite d'un entretien

avec M. le Secrétaire Général de la Présidence de la Chambre, la première solution lui semblait préférable.

Quant aux crédits additionnels au budget de 1924, le Gouvernement ne déposera le projet les concernant qu'à la rentrée.

Au cours de notre entretien, j'ai également questionné M. le Ministre des Finances sur la nouvelle tension des changes. Il m'a dit qu'elle était due à ce fait que la Compagnie de Suez, ayant un coupon important à payer, se serait brusquement approvisionnée en livres. J'avoue que cette explication est loin de me satisfaire, car la Compagnie de Suez payant ses coupons en francs aurait dû au contraire s'approvisionner en francs, ce qui logiquement eût fait monter notre devise.

Quant à la situation de la Trésorerie, M. Clémentel m'a confirmé les renseignements fournis par son prédécesseur, M. FRANCOIS-MARSAL. Pendant les mois de novembre à février derniers, l'Etat en raison du fléchissement dans la souscription aux bons de la Défense Nationale, a dû demander aux banques des avances s'élevant à 2.400 millions.

C'est ce qui explique que bien que les souscriptions aient repris, la situation de la Trésorerie reste difficile et qu'on ne puisse encore songer à rembourser à la Banque de France une part de ses avances.

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR.

La Commission règle son ordre du jour. Elle s'ajourne au lundi 30 juin à 9 heures 1/2 pour l'examen des projets concernant les crédits additionnels, les crédits de report et l'exportation des capitaux.

La séance est levée à 17 heures 1/4.

Le Président de la Commission des Finances :

