

COMMISSION DES FINANCES

Séance du Mercredi 28 janvier 1925.

La Séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. MILLIES LACROIX, Président.

PRESENTS : MM. MILLIES LACROIX. HENRY BERENGER. DOUMER.
HENRY CHERON. JEANNENEY. BOIVIN CHAMPEAUX
GUILLIER. SCHRAMECK. BLAIGNAN. LEBRUN.
HIRSCHAUER. HENRY ROY. SERRE. CUMINAL.
FERNAND FAURE. RAIBERTI. FRANCOIS SAINT
MAUR. BOUCTOT. MILAN. DEBIERRE. LEON PER-
RIER. PASQUET. R.G.LEVY. CHASTENET. FRAN-
COIS MARSAL. DAUSSET. ROUSTAN. REYNALD.

+++++

AUDITION DE DIVERS MINISTRES.

La Commission entend successivement :

1° - M. le Ministre de l'Intérieur sur le projet de loi relatif à la réforme des Conseils de Préfecture.

2° - M. le Ministre des Travaux Publics sur l'innovation : 1° - de la loi du 28 octobre 1921 qui fixe les majorations de tarifs à soumettre à la ratification du Parlement; 2° de la loi de finances de 1923 (article 203) qui a imposé au Gouvernement la production avant le 1° novembre 1924, d'un rapport sur l'état des imputations proposées au Compte spécial de reconstitution des voies ferrées.

3° - M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande sur la Convention avec la Compagnie de naviga-

tion des chargeurs réunis, et sur les crédits supplémentaires demandés dans le projet de loi en instance devant le Sénat.

AUDITION DE M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Je crois, Monsieur le Ministre, que c'est pour la première fois que vous venez devant la commission des finances du Sénat. Nous vous souhaitons donc la bienvenue.

Vous êtes appelé ici comme ministre de l'intérieur et un peu, en même temps, comme ministre des finances en l'absence et d'accord avec celui-ci, pour nous faire connaître les vues du Gouvernement sur la réforme des conseils de préfecture, non pas au fond, mais au point de vue financier.

La Commission des finances est appelée à se prononcer sur les projets d'un de vos prédécesseurs qui supprimait les conseils de préfecture et établissaient des tribunaux administratifs par régions ou par cours d'appel, ainsi que sur le projet de la Commission d'administration générale qui donne aux tribunaux de première instance, à la juridiction ordinaire, la plupart des compétences des conseils actuels de préfecture.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Je remercie tout d'abord la commission des finances de son aimable accueil et de ses souhaits de bienvenue. Je suis particulièrement sensible à l'autorisation que vous voulez bien me donner de ne pas prendre vigoureusement parti pour l'un ou l'autre des projets. Je serai très heureux de pouvoir rester sur le terrain objectif. Voici pourquoi.

Quel est le Gouvernement qui n'a pas déposé de pro-

jets sur les conseils de préfecture ? Mais il est certain d'autre part, que le garde des sceaux est plus intéressé que nous qui ne sommes intéressés sur la question que sur le principe de la suppression.

Puis, il est toujours délicat, pour un ministre, de faire hara-kiri, c'est-à-dire de voir diminuer le nombre des fonctionnaires soumis à son autorité, à une époque où les nominations ne sont pas toujours faciles . Il y a un certain nombre de ces fonctionnaires qu'il est bon, même s'ils doivent disparaître, de défendre.

Vous vous associerez certainement à moi pour dire qu'il ne faut pas méconnaître que les conseils de préfecture ont une assez mauvaise presse.....

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. - A tort !

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Mais en allant au fond des choses, on s'aperçoit que, dans mon administration où d'autres qualités y suppléent, ce sont les seuls fonctionnaires desquels on exige à la base un certain degré de titres universitaires. D'autre part, il faut tenir compte que c'est la meilleure raison pour laquelle beaucoup de conseillers de préfecture deviennent sous-préfets ou même préfets.

M. SCHRAMECK.- C'est rare !

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Ils ne se montrent pas inférieurs à leur tâche lorsque les hasards de leur carrière leur ont permis de se développer.

Ce sont des fonctionnaires que, pour ma part, je tiens à défendre et à justifier.

Néanmoins, je ne me dissimule pas que la ^{question} ~~position~~, n'est plus entière. Deux grandes commissions du Sénat ont examiné le problème, dans des conditions de conscience

auxquelles je tiens à rendre hommage. Elles sont arrivées à un projet qui peut être l'objet de certaines observations, mais qui, en tout cas, est très complet et très intéressant.

D'ailleurs, je puis dire à la commission des finances que j'ai mission de l'ensemble du conseil des ministres de déclarer qu'il tient à s'associer à la pensée du Sénat d'aboutir à une réforme en matière de conseils de préfecture.

C'est là le point essentiel de la déclaration que j'ai à faire. Je dis tout de suite que je dois formuler quelques réserves objectives. Je ne voudrais pas que l'impression que je pourrais donner en faisant des réserves fût celle d'une opposition à la réforme. C'est la pensée inverse qui est dans l'esprit du Gouvernement.

Nous savons très bien qu'il y a un vœu populaire qui tend à aboutir à la réforme des conseils de préfecture et qu'il y a des raisons sérieuses qu'on peut résumer par cette double idée : ^{dans} ~~donc~~ les petits départements, les conseils de préfecture donnent trop souvent le spectacle de l'inactivité; d'autre part, la nécessité d'économie, parce que si l'on croit, comme le pense la commission d'administration générale, qu'il n'y aurait pas lieu à une augmentation nouvelle d'un autre personnel en remplacement de celui qui serait supprimé, il en résulterait une économie, sans doute peu considérable, mais qui constituerait tout de même un certain chiffre.

C'est dans ces conditions que nous avons été amenés les uns et les autres à apprécier un travail déjà fait, ce qui rend toujours plus facile l'appréciation à donner sur une réforme.

La Commission d'administration générale propose un système mixte, car il y a deux systèmes. On a d'abord pensé à supprimer purement et simplement les conseils de préfecture et à donner pleine juridiction aux tribunaux d'ordre judiciaire. C'est un projet qui peut soulever, de la part des juristes administratifs, de graves objections, mais qui a l'avantage très légitime d'être logique. Si on admet la compétence des tribunaux d'ordre judiciaire, il est difficile de contester la compétence de la Cour.

Il y a un projet déposé par M. Marraud, comme ministre de l'Intérieur en 1921, dont la Commission se trouve saisie, projet tendant à créer 20 ou 27, selon les cas, conseils administratifs régionaux.

Ce sont deux thèses, également logiques, qui sont posées. La Commission d'administration générale et la commission de législation civile ont paru s'y rallier peut-être à regret. Elles semblent avoir un système transactionnel tout à fait différent. On dévoluerait aux tribunaux de l'ordre judiciaire, de première instance, la connaissance des procès administratifs. Mais, en appel, afin de maintenir l'unité de jurisprudence administrative, la jurisprudence particulière à l'administration, ce serait le Conseil d'Etat qui serait juge d'appel des tribunaux de première instance de l'Ordre judiciaire.

Sur ce point et sans m'opposer du tout à l'adoption du projet dans son principe, je suis obligé de faire une observation. Est-ce qu'il n'est pas grave d'opposer ainsi des tribunaux qui ont des mentalités différentes par la force même des choses, tribunaux judiciaires et Conseil d'Etat représentant non seulement une juridiction, dans le

sens élevé du mot, mais représentant aussi la haute administration d'Etat, ayant toujours à se préoccuper de l'intérêt général peut-être même un peu étroitement dans le sens de l'intérêt de l'administration, alors que les tribunaux d'ordre judiciaire sont traditionnellement les défenseurs de la propriété et de la liberté individuelle, c'est-à-dire qu'ils défendent les intérêts privés d'une façon très ferme et très judicieuse.

Cette observation me paraît tout à fait s'imposer. J'ai une autre réserve à formuler en ce qui concerne le contentieux électoral. On dit généralement pour justifier le rattachement des affaires administratives aux tribunaux de l'ordre judiciaire, que ces affaires ne sont pas très nombreuses. Mais les affaires électorales se présentent toutes à la même date. Dans l'année qui vient, nous allons avoir 40.000 élections municipales. A ce moment, le contentieux électoral sera considérable. Il faut redouter un encombrement des tribunaux qui ont déjà d'autres occupations, et un retard dans des affaires qui, par leur nature sont assez urgentes.

Il est désirable que l'agitation qui se crée autour d'affaires de ce genre soit assez rapidement terminée. On peut aussi se demander s'il n'y a pas un certain inconvénient à mêler les tribunaux judiciaires, dont l'indépendance politique est une grande qualité et leur donne une grande part de leur autorité, à ces procès tout à fait irritants.

La Commission d'administration générale a bien vu ce danger, puisque, pour pallier dans une certaine mesure à ces inconvénients, elle a décidé que ce serait seulement le tribunal du chef-lieu d'arrondissement qui serait saisi

C'est peut-être illogique, mais ceci s'explique par le souci de la commission de ne pas exposer, dans les petits tribunaux où les magistrats sont en contact quotidien avec la population, pour ne pas les exposer à des critiques d'un ordre trop facile à comprendre.

Enfin, autre observation, et celle-ci, je ne la fais pas en mon nom, mais au nom de M. le Ministre des finances. On peut se demander si le contentieux fiscal peut être sans inconvénient dévolu, brusquement tout au moins, à des tribunaux de l'ordre judiciaire. J'entends bien qu'une très grande objection est faite à la critique que fait le ministère des finances. On dit : "Il y a déjà deux ordres d'idées dans lesquels la question est résolue. Les tribunaux correctionnels connaissent des infractions aux lois sur les contributions directes. Les tribunaux connaissent des problèmes d'enregistrement."

La comparaison n'est pas absolue, parce qu'en matière d'enregistrement surtout, il ya des problèmes de droit civil qui se posent, problèmes de succession notamment qui entrent très nettement dans le domaine des tribunaux de l'ordre judiciaire. En matière de droit administratif, de contributions directes, avec des lois - nous pouvons nous en excuser les uns et les autres - assez mouvantes et changeantes, il est certain qu'il y a une jurisprudence tout à fait particulière.

Reste un point un peu délicat, mais dont la commission des finances ne peut pas ne pas ^{se} préoccuper. Il y a l'intérêt du Trésor. Il n'est pas douteux que l'état d'esprit des juges administratifs, en rapport avec les administrations, suit de très près les désirs et les besoins du Trésor. Il y a là une mentalité qui n'est pas tout à fait la même que celle de magistrats qui jugeront

avec le souci certain de protéger le contribuable contre les excès de l'administration.

Je me borne à donner lecture de la note, d'ailleurs très courte, que le Ministre des finances m'a transmise à votre intention ;

"La réforme envisagée présenterait principalement les inconvénients ci-après ;

1°) Dans chaque département, plusieurs tribunaux civils (3 ou 4 en moyenne), au lieu d'un seul conseil de préfecture jugeraient les réclamations relatives aux contributions directes.

Il s'ensuivrait en premier lieu une complication pour l'administration, qui, désormais, ne se trouverait plus toujours au siège du tribunal.

De plus, il en résulterait, à l'intérieur d'un même département, un manque d'unité de vues pour des affaires de même espèce.

Enfin, comme les rôles de certains tribunaux civils sont déjà très chargés, le jugement des réclamations s'en trouverait souvent retardé.

2°) Les règles de la procédure civile et celles de la procédure du contentieux administratif sont complètement différentes. Or, suivant les affaires à juger, le même tribunal aurait à suivre l'une ou l'autre de ces procédures. Il en résulterait fréquemment une confusion qui entraînerait des retards dans le règlement

des affaires.

De plus, la connaissance approfondie du droit fiscal, qui a ses règles et ses principes particuliers, serait désormais absolument indispensable aux magistrats, qui devraient dès lors s'assimiler une matière très complexe et presque entièrement nouvelle pour eux. Pendant la période d'adaptation à leurs nouvelles attributions, période vraisemblablement assez longue, les juges rendraient de nombreuses décisions qui seraient en contradiction avec les principes du droit fiscal et la jurisprudence du Conseil d'Etat. Il en résulterait les plus graves inconvénients tant pour les contribuables eux-mêmes que pour le Trésor.

Telles sont les observations qui ont été formulées par les services de l'intérieur et par ceux des finances. Je dois également dire à la commission que ce projet a été à l'occasion examiné par le bureau du conseil d'Etat. C'est un point qui a son importance.

M. SCHRAMECK.- S'agit-il de la section administrative ?

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- C'est un avis.

M. SCHRAMECK.- Mais tout à fait officieux.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Cette note est très longue. Comme je la remettrai à la commission des finances, je me permets de la résumer rapidement. Comme je ne sais pas si le garde des sceaux verrait un inconvénient à ce que le rapporteur y fasse allusion dans son exposé, je demande à ce dernier de n'en parler qu'à titre officieux.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Nous avons un rapporteur très réservé.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- C'est pourquoi je n'ai pas craint de vous apporter cette note. Il est assez légitime que le conseil d'Etat qui a la garde de la jurisprudence administrative se préoccupe des conséquences diverses de cette nature.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il vaut mieux qu'il s'occupe de cela que de politique, comme il l'a fait !

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Je ne pense pas qu'on puisse accuser ces magistrats de défendre leurs intérêts. Je ne pense pas qu'ils soient hostiles à une réforme, puisqu'ils y font eux-mêmes allusion, au projet de M. Marraud qu'ils disent avoir connu et approuvé.

Ils font des observations sur les difficultés qu'il y aurait à conjuguer deux procédures entièrement différentes. Ils font remarquer que les juges de première instance ont l'intervention habituelle des officiers ministériels et des avocats. Même si l'on déclarait dans la loi que le ministère d'avoué ne sera pas obligatoire, il est à craindre que, par la force des choses, on prenne l'habitude de s'adresser à des avocats ou à des avoués. Le premier inconvénient, ce serait de diminuer le travail personnel du juge, ce qu'il y a peut-être de meilleur dans l'organisation administrative; l'obligation de faire l'instruction de l'affaire amène le juge à une connaissance préalable du dossier que, pour ma part, je crois utile.

Ceci aurait pour conséquence certains d'augmenter les frais.

En ce qui concerne le fond, le conseil d'Etat fait une distinction juridique très savante, que chacun de nous connaît et peut deviner sur la nécessité de séparer la ju-

ridiction administrative de la juridiction de l'ordre judiciaire, sur un certain nombre de matières qui sont appréciées par lui, notamment la responsabilité des services publics, les concessions, les marchés de travaux et de fournitures.

Le Comseil d'Etat estime que sur toutes ces matières le jugement amène nécessairement le juge à connaître de l'acte administratif et que, par conséquent, il y a, qu'on le veuille ou non, une violation de la séparation des pouvoirs dans le fait de soumettre des actes de concession ou leur exécution à la connaissance des tribunaux judiciaires.

Puis, en ce qui concerne les élections et les contributions directes, le bureau de la Haute-Assemblée administrative fait les observations que je résumais il y a un instant. Il indique qu'à son avis le projet adopté par la commission d'administration générale risquerait de porter atteinte à la bonne marche des administrations intéressées.

Voilà un avis qui ne lie ni la commission, ni le Sénat, mais qu'il m'a paru impossible de ne pas vous faire connaître, étant donné qu'il existe.

Je n'ai^{pas}/demandé au garde des sceaux s'il verrait un inconvénient à ce que je vous communique cette lettre. En tout cas, je vous demande de ne pas en faire état.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Vous pouvez y compter.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Le projet semble être parfaitement viable. Cependant, il paraît soulever de la part de l'administration des finances et du bureau

du Conseil d'Etat un certain ^{de réserves} nombre ~~sur~~ les points que je viens d'indiquer.

Ceci étant, on peut se demander s'il n'y a pas lieu d'envisager la possibilité de suivre le travail en commun des deux commissions, de manière à aboutir à un autre système qui constituerait tout de même une réforme importante. Il y a eu, je crois, ^à la Commission d'Administration générale, une minorité pour soutenir que le projet de tribunaux régionaux contiendrait la véritable solution. Ce projet est très intéressant. Par la diminution du nombre des fonctionnaires, des magistrats de l'ordre administratif, il permettrait un recrutement plus choisi. Par conséquent, il donnerait plus de garantie aux justiciables. Il n'est pas douteux que ces fonctionnaires pourraient se relier d'une manière plus intime, plus directe, à l'administration excellente du Conseil d'Etat et que nous aurions ainsi à tous égards des garanties de compétence que ne donne actuellement pas le conseil de préfecture.

Cependant, on a fait des objections très sérieuses à ce projet. D'abord, il est apparu un peu comme le commencement du régionalisme. Beaucoup de bons esprits émettent quelques doutes et manifestent quelque scepticisme à l'endroit du régionalisme. Il manquerait, c'est mon point de vue, au régionalisme cette chose essentielle et préalable, les régions.

On a fait une autre objection que je trouve assez forte, c'est que le projet, tel du moins qu'il est actuellement rédigé, donnerait plénitude de juridiction en dernier ressort à ces tribunaux régionaux. Le tribunal régional aurait à cet égard les inconvénients réunis de tous les

systèmes qui sont en présence.

Je ne pense pas que ce soient des objections dirimantes. Je crois, cependant, qu'elles sont également sérieuses.

Il y a d'autres projets, notamment deux, qui sont à examiner. Il y a un projet un peu officieux, puisqu'il n'a pas encore vu le jour devant le Parlement, projet qui serait dans l'esprit de la Chancellerie, qui a été à plusieurs reprises soutenu devant la Chambre et qui tendrait à réunir ces deux idées qu'on doit maintenir la juridiction administrative dans ce qu'elle a d'essentiel, sans jamais confondre l'ordre judiciaire et l'ordre administratif; il consisterait à attribuer aux tribunaux de l'ordre judiciaire celles des attributions contentieuses des conseils de préfecture qui apparaissent comme nettement et purement contentieuses. Notamment, dans le projet, on considère que les attributions fiscales sont de cet ordre. Je fais pour ma part une réserve, mais je parle du projet.

M. JEANNENEY.- 295 affaires sur 300.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- On rattacherait directement au Conseil d'Etat les affaires qui, comme celles des concessions ou des élections, ne peuvent être qu'administratives.

Un projet de ce genre qui justifie les mêmes réserves que celles que je faisais tout à l'heure a, au moins, pour lui l'avantage d'être logique, puisqu'on ne pourra plus dire qu'il y a une confusion de juridictions.

Puis, il y a un autre projet dont on ne parle plus, qui a pourtant un auteur illustre. Il a été déposé en 1908 par M. Clémenceau, projet qui prévoyait, en matière

de conseils de préfecture, le conseiller unique. C'est un ordre d'idées qui revient de temps à autre à la surface. Il est certain que l'institution du juge unique, là et ailleurs, peut soulever certaines objections. Mais elle a incontestablement l'avantage d'être, au point de vue économique, le seul qui réalise une économie, sans l'ombre d'une discussion possible. Le juge unique répond aussi au grief que l'on fait aux conseillers de préfecture de n'être pas suffisamment occupés.

Tels sont quelques projets. Il y en a un autre dont le Sénat est saisi et que pour ma part, je ne considère comme possible qu'à titre transitoire. C'est la proposition de loi de M. Servin qui consiste à diminuer d'un conseiller le nombre des magistrats.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- *Elle* est très économique.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Ce projet ne peut pas apparaître comme une réforme définitive. Il ne change pas fondamentalement l'institution. Mais c'est peut-être aussi un avantage. Il réserve l'avenir. Cette première étape pourrait aboutir à une transformation d'ensemble. La haute assemblée aura à voir si, dans le moment présent, ce ne serait pas une étape très modérée. Je rappelle que la Chambre, au cours du budget, a accepté une réduction de 250.000 Frs sur le budget de mon ministère pour faire des économies par la suppression du troisième conseiller dans les tribunaux de troisième classe.

Telles sont les différentes propositions qui sont en présence. Je demande la permission à la commission de prendre une position très objective et de lui dire seulement - c'est le but spécial de cette audition - quelles

sont, selon moi, et autant qu'il est possible de les mesurer avec les renseignements dont nous disposons, les conséquences budgétaires des différents systèmes en présence.

Le projet qui a été déposé par la commission d'administration générale n'est pas d'une appréciation chiffrable. Le Budget des conseils de préfecture est au total de 3.346.536 Frs, d'après le dernier budget. Le projet maintient le conseil de préfecture de la Seine, soit 293.960 Frs. Ce serait donc, en chiffre rond, un budget de trois millions, sur lequel peut porter au maximum la réforme.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Le projet maintient aussi Strasbourg.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Il prévoit la suppression de l'Algérie et de l'Alsace-Lorraine. Dans tous les cas, ce qu'il y a lieu d'envisager, c'est d'abord une question sur laquelle les deux commissions ne paraissent pas être tout à fait d'accord. La Commission d'administration générale a cédé en partie tout au moins. On avait pensé qu'il y aurait des tribunaux un peu "baladeurs" qui auraient à juger des affaires administratives. Mais il serait difficile de demander à un magistrat qui aurait à juger dans les petits tribunaux un nombre infime d'affaires de juger et de conclure avec autorité dans des matières qui seraient infiniment nouvelles pour lui, et rares.

La Commission d'administration générale avait dit :
" Il faudra créer, au moins pendant quelques années, un

commissaire du Gouvernement chargé d'aller requérir devant les tribunaux d'ordre judiciaire. "Sur observations faites par la commission de législation civile et criminelle, la commission d'administration générale a cédé et a dit que le procureur de la République pourrait faire l'office de ministère public."

Mais il y aurait peut-être deux raisons à l'appui des amendements qui pourraient se produire. La première, c'est que la commission a prévu que les attributions personnelles, individuelles, des conseillers de préfecture devraient être remplies par un fonctionnaire de l'ordre administratif, soit le secrétaire général, si c'était nécessaire, soit un fonctionnaire comme un chef de division délégué par décret.

Si ce fonctionnaire était ainsi délégué, il faudrait lui donner une indemnité, de sorte qu'il y aurait lieu de déduire ces indemnités des avantages de la réforme.

D'autre part, comme le projet prévoit - et il ne pouvait faire autrement - une période transitoire dans laquelle on n'aurait pas supprimé tous les conseillers de préfecture, on maintiendrait leurs traitements, pendant que l'on créerait ces commissaires du gouvernement qui serviraient de transition entre la période actuelle et la période future. Si on assimile ces fonctionnaires aux traitements prochains des secrétaires généraux, c'est-à-dire de deuxième classe, c'est une somme d'environ 350.000 Frs qu'il faudra défalquer de la réforme.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Et encore, vous vous servirez, comme ministère public de ces conseillers, Mais si par hasard, un ministre décidait de créer un commissai-

re du Gouvernement et d'utiliser les conseillers de préfectures, la presque totalité de la réforme serait absorbée.

M. JEANNENEY.- Le projet prévoit le procureur de la République.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Je ne voudrais pas paraître dire autre chose et plus que je n'ai dit. En effet, la commission a prévu la suppression complète du ministère public. Mais elle a dû prévoir - et c'est très légitime - que tout de même il y a un certain nombre de fonctions qui sont dévolues aux conseillers de préfecture, qu'il faudra bien faire exercer par quelqu'un. Elle a dû prévoir qu'il y aurait un fonctionnaire délégué. Quand on se trouvera en face de cette nécessité, on pensera fatalement à utiliser les conseillers de préfecture défunts. Ce sera même une économie par rapport au délégué.

Telle est la seule portée de mon observation.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- De sorte que l'économie ne serait plus que d'un million 650.000 Frs.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Je chiffre le traitement à 15.000 Frs. Mon chiffre est d'ailleurs arbitraire. C'est la commission qui le fixerait et non moi.

Il y a encore un point sur lequel il y a lieu d'attirer l'attention de la commission. Du point de vue budgétaire, la commission d'administration générale s'est trouvée amenée à ramener au chef-lieu du département la grosse majorité des tribunaux administratifs. Je crois que c'est très légitime. Je vous ai dit qu'au point de vue local, il ne faut pas mêler les petits tribunaux à ces luttes politiques.

D'autre part, ce serait un surcroît de travail que vous donneriez aux tribunaux. A Lyon ou à Marseille, par exemple, il n'y aura plus assez de juges, et il y a déjà un retard dans la liquidation des affaires. Ce serait l'occasion de créer, dans quelquestribunaux, des chambres supplémentaires.

Il ne m'est pas possible de chiffrer cette observation, mais elle ne peut sérieusement être contestée. Par conséquent, la réduction de dépenses n'est pas très considérable, au moins au début.

Il faut tenir compte aussi des pensions de retraites prématurées qui sont également prévues par le projet. On ne peut là non plus chiffrer. Mais il y a actuellement 23 conseillers de préfecture qui auraient droit à cette retraite proportionnelle. Combien la solliciteront ? Combien d'autres se trouveront à se reclasser dans l'administration ? Je ne puis le dire. Il y a là une somme que je ne puis pas fixer, mais dont la commission des finances devra tenir compte.

Telles sont les observations que, sur ce point, je dois présenter.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- L'économie n'aurait pas d'un million.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Au moins pour le début, cela paraît certain. Les tribunaux régionaux, pour la première année, coûteraient 3 millions. Par conséquent, les augmentations de traitements prévues augmenteraient la dépense. Pour la seconde année, on prévoyait 2.250.000 Frs. Mais là encore il faut faire une certaine différence entre les traitements actuels et les augmentations de traitements qui vont se poser. Aux environs d'un

million, on serait dans la vérité.

En 1921, on proposait 3.346.000 Frs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Pour cette année, ce serait une augmentation de 150.000 Frs.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Mais plus tard, on réaliserait une certaine économie avec la proposition de M. Monsservin.

M. SCHRAMECK.- On a dû calculer la somme à laquelle reviendrait l'institution des tribunaux régionaux au siège de chaque cour d'appel. Louis Marin, qui a très bien posé la question dans son rapport, a prévu 18 ou 19 tribunaux, en donnant la répartition.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Il est très difficile de chiffrer. En abordant, comme l'a fait M. Louis Marin avec beaucoup de compétence l'ensemble des problèmes, j'ai le sentiment, pour ma part, qu'on tombe dans l'arbitraire. Si vous réalisez d'abord la réforme administrative en décrétant que le chef-lieu sera ici et non ailleurs et que vous la réalisiez par le petit côté des conseils de préfecture...

M. SCHRAMECK.- Il ne s'agit pas de régionalisme.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Je considère qu'il y a là fatalement une tentative ou un acheminement vers le régionalisme, que je trouve assez mauvais pour mon compte.

M. PAUL DOUMER.- La cour d'appel est régionale. Le corps d'armée, aussi.

M. SCHRAMECK.- A-t-on étudié dans vos services l'amendement Marin ?

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- C'est infiniment simple. Il suffit de faire une règle de trois. Vous

réduisez du tiers, approximativement. Par conséquent, l'économie est facile à chiffrer. En admettant le projet Marin, cela augmente légèrement l'économie à réaliser.

D'autre part, il y a une proposition, dont nous parlions tout à l'heure et qui apparaissait plus budgétaire qu'administrative, dans l'ordre transitoire, celle de M. Servin qui réalise une économie facile à chiffrer, puisque nous connaissons le nombre des traitements. Ce sont 77 postes à supprimer dans le cours même de l'année, par le jeu des vacances et des mises à la retraite. Ce serait une économie nette de 852.000 Frs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je suis favorable en principe au projet Servin, mais il faudra bien recaser les conseillers de préfecture qu'on va supprimer.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Non, parce que ceux-là sont très peu nombreux. Ainsi depuis un mois et demi à peine que la Chambre m'a demandé de faire une réduction, j'en ai remplacé une douzaine. En réalité, un certain nombre d'entre eux que la bienveillance du Parlement maintient encore quelque temps pourraient être mis à la retraite dans un délai très bref. Si vous ajoutez ceux qu'on peut affecter à des postes administratifs ou à quelques postes au ministère des finances, il serait très facile, dans le courant de l'année, de régler la question.

Certains diront que l'exposé du gouvernement apparaît un peu flou. Le Gouvernement n'a pas pris une position nette et ferme entre les différents projets. Je tiens à le reconnaître loyalement. Mais je vous ai dit mes raisons que j'estime sérieuses. D'une part, on ne peut pas demander au Gouvernement qu'il n'a pas pris l'initiative de cette réforme de s'engager à fond sur l'un ou l'autre

tre de ces projets. D'autre part, toutes ces réformes sont délicates et appellent des objections de natures diverses, mais également sérieuses. Elles viennent à l'esprit de plusieurs membres de la commission. Il y a enfin peut-être lieu d'aborder la réforme par une économie préalable et par une mise au point suivant des règles sur lesquelles, j'en suis convaincu pour ma part, on arriverait à se mettre aisément d'accord. Cela consisterait soit dans le maintien de la juridiction administrative avec une diminution importante du nombre des membres, par leur réorganisation et leur groupement (projets Marin et Marraud); ou, au contraire, cela consisterait à déférer, au fond, au Conseil d'Etat un certain nombre de problèmes administratifs pour laisser les autres aux tribunaux de première instance et aux cours d'appel.

Ce serait peut-être entre ces deux projets qu'il faudrait choisir. Le Gouvernement ne veut pas choisir expressément. Il fera, bien entendu, des observations juridiques et administratives qui lui paraissent s'imposer. Mais il ne veut pas s'opposer au travail des commissions, parce qu'il rend hommage à leur labeur.

D'autre part, il déclare qu'il est tout à fait favorable à une réforme dans la mesure où elle peut réaliser une économie qui lui paraît à l'heure présente comme l'essentiel de la réforme.

M. FERNAND FAURE.- Parmi les attributions dont les conseils de préfecture sont chargés à l'heure actuelle et qui devront être confiées aux tribunaux civils si le projet de la commission d'administration générale est adopté, *il* y en a une sur laquelle je suis désireux que M. le Mi-

nistre fasse connaître son sentiment : je veux parler de l'apurement des comptes des communes, des établissements publics, etc...

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Dans le projet de la commission, cette attribution n'est pas dévolue aux tribunaux, mais à une commission spéciale.

M. FERNAND FAURE.- C'est une complication nouvelle.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- On crée un fait nouveau dans le droit administratif. Il n'y a plus de jugement des comptes. Cette nouvelle commission d'ordre purement administratif est destinée à donner son avis, à charge d'appel devant la Cour des comptes lorsque l'importance de l'affaire dépassera 100.000 Frs.

M. FERNAND FAURE.- Avez-vous une opinion sur cette question qui me paraît très grave ?

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Dans le moment présent, les conseils de préfecture se déchargent un peu trop souvent de cette question de l'apurement des comptes sur un comptable local. Mais ce fonctionnaire existant déjà, *il* n'est pas nécessaire de le payer supplémentairement. D'autre part, il y a toujours la garantie du judiciaire et la responsabilité du Conseiller.

Au moment même où j'ai appris qu'on se disposait à supprimer cette attribution du conseil de préfecture, je me préoccupais d'^{inviter}~~inviter~~ ces conseils à la mieux exercer. L'apurement des comptes devrait être mieux assuré et les conseils de préfecture devraient exercer d'une manière plus active cette tutelle nécessaire, en attirant l'attention des comptables locaux sur les erreurs qu'ils commettent trop souvent. Il y a là indiscutablement du point de vue théorique une lacune assez grave qui ne sera pas com-

blée par le projet de la commission d'administration générale.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER.- Vous savez que les trois départements recouvrés ont un seul tribunal administratif régional à Strasbourg et, par conséquent, n'ont pas de conseils de préfecture. Ce système ayant fonctionné un certain nombre d'années, quels en sont les avantages et les inconvénients ?

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Il est difficile d'établir une comparaison entre les départements recouvrés et le reste de la France. Lorsqu'une institution existe, *il* faut bien que le public se plie à ses exigences. C'est ainsi qu'en Alsace et en Lorraine, on est accoutumé à se rendre au tribunal administratif régional. Il en serait de même dans les autres départements si l'on y introduisait la même organisation. Mais il n'est pas douteux que le système dont on se contente en Alsace et en Lorraine pourrait gêner ceux qui, à l'heure présente, peuvent s'adresser à des juges rapprochés d'eux.

Par une triste nécessité, les départements recouvrés ont été fusionnés en région. Aussi l'habitude a-t-elle été facilement prise d'aller à Strasbourg, qui est d'ailleurs une ville considérable et d'un rayonnement certain. Mais dans le reste de la France, il en va différemment. Ma petite ville de Tours a la prétention d'être une petite capitale économique. Or, l'arbitraire va en faire un satellite d'Angers ou de Nantes avec lesquelles elle n'a aucune espèce de rapports. Il s'ensuivra un bouleversement profond de toutes nos habitudes. Je ne crois donc pas que la comparaison puisse aisément s'établir.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER.- En Moselle, nous éprouvons une très grande gêne par suite de l'absence d'un conseil de préfecture. Le Département, par suite du développement de l'industrie, a beaucoup d'affaires à régler et nous sommes gênés lorsqu'il faut aller jusqu'à Strasbourg.

D'un autre côté, le tribunal régional de Strasbourg n'ayant plus aucune relation avec les préfectures et se trouvant complètement en dehors du pouvoir administratif a pris une mentalité différente de celle des conseils de préfecture du reste de la France. Sa valeur juridique est excellente sans doute, mais il ne possède pas la mentalité administrative, ni le désir d'aider le gouvernement comme on a pu le voir, par exemple, dans la lutte entreprise contre le développement des cabarets et des débits d'eaux de vie.

Enfin, la non existence d'un conseil de préfecture peut entraîner un ennui considérable. Par exemple, en Moselle, le préfet étant tombé malade dans la période des conseils de revision, on ne savait plus que faire.

Je connais et j'apprécie les conseils de préfecture depuis fort longtemps. En effet, lorsque j'étais jeune capitaine du génie à Lille, vers 1883, je fus obligé à plusieurs reprises de porter des litiges, à propos de questions de fortification ou autres, entre l'Etat et les entrepreneurs devant le conseil de préfecture. Dans ces questions fort délicates, j'ai pu me rendre compte que le conseil de préfecture était animé du souci le plus absolu de l'intérêt général et de la vérité. De cela, je n'ai pas perdu le souvenir et je m'incline avec

respect devant cette juridiction.

M. RAIBERTI.- En ce qui concerne cette question de l'apurement des comptes communaux, je me suis laissé dire que chaque conseil de préfecture avait en moyenne un millier de comptes à apurer et que chacun de ces comptes représentait à peu près 75 ou 80.000 pièces. Il s'agit donc d'un travail considérable.

D'autre part, le conseil de préfecture rend des jugements qui emportent hypothèque sur les biens des comptables et débet et peuvent entraîner condamnation.

Or, le projet de la commission d'administration générale remet cette attribution à une commission dont fait partie un conseiller général. Voyez-vous celui-ci, industriel, commerçant ou agriculteur, enlevé à ses préoccupations personnelles pour examiner 75.000 pièces? Dans la pratique, le travail sera fait par un employé de la préfecture.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- Et il faudra à la préfecture, très probablement, un employé de plus !

M. RAIBERTI.- Vous arriverez à créer un service de comptabilité dans les préfectures et les émoluments de ces nouveaux fonctionnaires viendront encore réduire les économies déjà si réduites dont vous parliez.

En outre, un certain nombre d'attributions des conseils de préfecture vont être dévolues aux tribunaux des chefs-lieux. Ces attributions sont considérables, puisque les conseils examinent toutes les réclamations en matière d'élection, de grande voirie, de travaux publics... Le nombre de ces affaires s'est élevé en 1919 à 153.000, en 1920 à 177.000 et 1921 à 220.000. C'est

donc une moyenne de 2.000 à 2.500 affaires de plus que les tribunaux de chefs-lieux auraient à juger.

Or ces tribunaux sont déjà très encombrés; ils le sont d'autant plus que la loi du 26 avril 1919, par mesure d'économie, les a amputés d'un ou deux membres. Voilà une économie sur laquelle il faudra revenir.

Quant aux grandes villes comme Lyon, Marseille, Nantes, Rouen... il faudrait créer une nouvelle Chambre !

En Résumé les mesures proposées entraîneront non pas une économie mais un supplément de dépenses.

M. LE MINISTRE DE L'INTERIEUR.- J'ai déjà indiqué que l'apurement des comptes serait préparé, sinon fait, par une commission qui n'aurait pas le pouvoir de rendre un jugement. C'est évidemment là une lacune très grave.

D'autre part, en ce qui concerne l'économie à réaliser, j'ai moi-même indiqué que s'il fallait garder les conseillers de préfecture comme commissaires départementaux, il en résulterait une dépense de 13 à 1400.000 francs. D'autre part, dans les tribunaux, il faudrait certainement augmenter le nombre des magistrats. Si l'on créait de nouvelles chambres dans les grands tribunaux, ce serait quatre fonctionnaires supplémentaires car il faudrait joindre aux juges un substitut.

Je ne peux donc pas et personne ne peut chiffrer les répercussions financières de la réforme qui vous est proposée.

M. HENRY ROY.- Le seul projet qui entraîne des économies certaines, c'est le projet Servain.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il peut être réalisé par voie budgétaire.

M. LE PRESIDENT.- Si personne n'a plus de questions à poser à M. le Ministre, je le remercie des explications si complètes qu'il a bien voulu présenter à la commission et je lui rends sa liberté.

(M. le Ministre de l'Intérieur se retire).

=====

AUDITION DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS SUR LA RATIFICATION PAR LE PARLEMENT
DES MAJORATIONS DE TARIFS ET SUR LE RAPPORT
CONCERNANT L'ETAT DES IMPUTATIONS AU COMPTE
DE RECONSTITUTION.-

M. PEYTRAL, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, est
introduit.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, la commission des finances du Sénat désire vous entendre sur l'observation : 1° de la loi du 28 octobre 1921 qui fixe les majorations de tarifs à soumettre à la ratification du Parlement; 2° - de la loi de finances de 1923 qui a imposé au Gouvernement la production avant le 1° novembre 1924 d'un rapport sur l'état des imputations proposées au compte spécial de reconstitution des voies ferrées.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- En ce qui concerne la majoration des tarifs, il est exact qu'aux termes de la convention de 1921, ces augmentations dans certaines conditions doivent recevoir la ratification

du Parlement et que les augmentations de mars 1924 remplissent les conditions entraînant cette ratification.

En effet, d'après la convention, les tarifs ne devaient pas dépasser les maxima prévus par le cahier des charges, c'est à dire 180 % pour les marchandises et 100 % pour les voyageurs. Pour les marchandises, les augmentations de mars 1924 n'ont pas dépassé les maxima, mais pour les voyageurs elles les ont dépassés dans tous les cas sauf deux : pour les voyageurs de 3^e et pour les militaires et marins voyageant aux frais de l'Etat 170 % en 1^e , 160 % en 2^e et 150 % en 3^e classe. Il fallait donc l'approbation du Parlement.

J'ajoute que, toujours aux termes de la convention les augmentations de tarifs sont applicables provisoirement jusqu'au moment où intervient la ratification parlementaire.

Les majorations ont été proposées régulièrement par le conseil supérieur des chemins de fer à la date du 3 février 1924. Elles ont été approuvées par décision ministérielle le 28 février 1924 et un projet de loi a été déposé devant la Chambre des Députés le 7 avril.

Ce projet de loi n'a jamais été distribué. Lorsque je suis arrivé au ministère des travaux publics, la question m'a été tout de suite soumise. Nous étions à ce moment en fin de session et j'ai considéré qu'on pouvait reprendre la question à la rentrée de novembre. J'avoue que je me suis bercé assez longtemps de l'espoir que le projet de loi déposé par mon prédécesseur pouvait être repris par la commission de la Chambre et discuté par cette assemblée. Ce n'est qu'après d'assez longues dis-

cussion avec le secrétaire général de la Chambre et la commission des travaux publics que j'ai été obligé d'admettre qu'il était caduc. Vous ne vous dissimulez pas qu'il n'est pas très agréable pour un ministre de déposer un projet de loi pour ratifier des augmentations de tarifs de cette importance et j'aurais préféré reprendre purement et simplement le projet déjà déposé, mais j'ai été obligé de m'incliner devant les nécessités et d'envisager le dépôt d'un nouveau projet.

Lorsque je suis arrivé à cette conclusion, j'étais moi-même amené à envisager des augmentations de tarifs. Aussi je me suis demandé si je ne pouvais pas faire un projet d'ensemble puisque la convention ne fixait pas de délai précis, projet d'ensemble qui comprendrait les augmentations sur les tarifs voyageurs de février 1924 et celles sur les tarifs marchandises de décembre de la même année. Finalement les augmentations qui m'ont été proposées par le conseil supérieur ne dépassent pas les maxima du cahier des charges et n'entraînent pas la ratification du Parlement. Je suis donc amené à déposer un projet de loi pour les seules augmentations de tarifs de février 1924, mises en application en mars.

Si le Parlement approuve ces augmentations les choses continueront comme à l'heure actuelle.

On peut critiquer le retard du projet de loi. Cependant, en principe, la convention n'impose pas que l'approbation du Parlement soit immédiate puisqu'elle prévoit que les augmentations proposées par le conseil supérieur et homologuées par décision ministérielle sont temporairement applicables.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- La Situation est la même dans la seconde affaire sur laquelle la commission a demandé à vous entendre.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Non.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Il est manifeste que dans cette question d'augmentation des tarifs, la loi a été méconnue. Vous le reconnaissez.

M. LE PRESIDENT.- M. le Ministre ne le reconnaît pas tout à fait puisqu'il excipe que la convention ne formule pas un délai en ce qui concerne l'approbation du Parlement.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Il ne peut pas être dans sa pensée qu'il se trouve en règle avec la loi. Il y a l'esprit de la loi et celle-ci déclare que les tarifs proposés par le conseil supérieur et admis par le ministre entrèrent immédiatement en application sauf ratification par le Parlement.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- La loi ne dit pas "sauf ratification..." Elle dit que les augmentations de tarifs entrèrent immédiatement en vigueur et seront applicables à titre temporaire jusqu'à la ratification.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Elles devront être ratifiées par les Chambres. Qu'est-ce à dire ? C'est que les Chambres doivent être appelées à se prononcer après le délai moralement et matériellement nécessaire pour la rédaction et le dépôt du projet de loi. Mais le Gouvernement a le devoir de ne pas laisser passer ce délai. Le Gouvernement précédent l'avait bien compris puisque dès le mois d'avril il a déposé un projet de loi.

Vous dites qu'il y a eu ~~contestation~~ sur le point de savoir si ce projet de loi était caduc ou non. Je ne vois pas comment la question a pu se poser. Ce projet avait été déposé sous la dernière législature : il tombait donc de droit. Aucune contestation n'est possible sur ce point. Par conséquent, il y avait pour le nouveau Gouvernement le devoir dès la rentrée des chambres d'envisager le dépôt d'un nouveau projet de loi.

Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que nous ayons attendu si longtemps. Ce projet ne paraît même pas avoir été envisagé jusqu'avant le mois de décembre. C'est le 16 décembre que j'ai eu l'honneur de vous soumettre cette suggestion. Je l'ai fait ce jour-là. Pourquoi ? C'est parce que ce jour même se réunissait le conseil supérieur en vue d'examiner des majorations nouvelles.

Je tenais à mettre en garde le Gouvernement contre l'irrégularité de cette situation. Alors, je me demande si, nous ici, nous remplissons notre devoir et quels moyens nous avons pour le faire ? La sanction normale d'un cas comme celui-là était l'interpellation avec des ordres du jour appropriés. Moi personnellement, je répugne à ce genre d'interventions parlementaires. Je ne crois pas d'ailleurs qu'elles soient très efficaces. Cela prend assez facilement une allure politique qu'il n'était nullement de mon intention de donner.

Nous avons voulu entendre le ministre en commission, comme on l'avait fait pendant la guerre. Mais tout de même, est-ce que les choses peuvent rester ainsi. De deux choses, l'une : ou les bureaux avaient été négligents et dans ce cas, des sanctions s'imposaient contre les res-

ponsables. Ou au contraire, vous avez connu personnellement ce cas, et vous n'avez rien fait. Vous êtes en faute incontestablement.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je n'accepte pas votre interprétation. Alors, je demande de m'expliquer plus longuement. Lorsqu'une législature arrive à sa fin, j'admets très bien qu'il y ait des projets qui tombent définitivement, mais je ne conçois pas que, lorsque le Parlement est saisi d'une question, je ne conçois pas du tout que ce soit définitivement caduc, qu'il ne reste plus rien et que tout doit être remis en cause.

M. JEANNENEY.- C'est le règlement !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je le veux bien. L'approbation de la Chambre a été donnée, d'une façon au moins explicite, car la question a été posée devant elle. Lorsqu'elle a discuté la question au sujet de la création de nouvelles ressources fiscales en 1924, MM. Lobet, Varenne et Blum avaient déposé devant la Chambre un amendement. Elle a donc implicitement donné son approbation à l'augmentation des tarifs qui venait d'être faite, car, au cours de cette discussion, le ministre des Travaux Publics a donné des explications détaillées et des précisions sur toutes les modifications qui étaient à ce moment étudiées.

M. JEANNENEY.- La Chambre ne constitue pas tout le Parlement. Puis, la Convention s'exprime ainsi : "Ces augmentations doivent être soumises à la ratification du Parlement."

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Vous avez reconnu, Monsieur le Ministre, que vous étiez disposé à pré-

senter un projet de loi de ratification devant les Chambres. Pour le moment, c'est tout ce que nous désirons, car la loi n'est pas tout à fait explicite en ce qui touche le délai.

Nous vous demandons de vouloir bien vous conformer à l'esprit de la loi et de déposer devant la Chambre le projet en question. Je reconnais que si vous avez eu l'intention de joindre d'autres modifications, votre raison est parfaitement plausible. Mais n'allons pas plus loin.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je ne veux pas assumer des responsabilités que je n'ai pas à supporter. Je suis prêt à prendre toutes mes responsabilités, mais seulement les miennes. Puisque M. Jeanneney veut entrer dans le fond de la question, il est bien exact, lorsque je suis arrivé au ministère des travaux publics, qu'on ne m'a pas signalé que je devais déposer immédiatement ce projet de loi pour reprendre celui qui était devenu caduc par suite de la clôture de la session. M. Jeanneney demande quelles sont les sanctions que j'ai prises. J'ai changé le directeur général des chemins de fer aux travaux publics. C'est bien parce que je n'étais pas exactement servi comme je désirais l'être. Cela m'ennuie de rappeler ces choses.....

M. JEANNENEY.- Le projet avait été déposé le 7 avril

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je n'étais pas ministre. Il s'agit de savoir si on m'a signalé qu'il était nécessaire de reprendre ce projet dès le premier juillet 1924 et en déposer un autre. Vous me demandez si je l'ai fait. Je réponds négativement. Vous me

demandez si j'ai pris des sanctions, je réponds oui, mais pas seulement pour cela.

Le 15 novembre, en temps utile pour déposer un projet, je me suis trouvé en face d'une situation qui m'obligeait à envisager de nouvelles augmentations de tarifs. Etait-il nécessaire de déposer un projet pour ratifier des augmentations de tarifs qui avaient été faites au mois de février 1924, alors que j'envisageais la possibilité d'appliquer 10 % de plus sur les marchandises qui n'avaient pas été frappées en 1924, de façon suffisante par ce projet de loi ? Etait-ce bon même dans l'intérêt du Parlement et de l'impression que cela pouvait produire dans le pays. Etait-il logique que j'envisageasse la possibilité de faire un seul projet. Cela a retardé d'un mois et demi. C'était à ce moment la fin de la session extraordinaire. Il n'y a donc pas de retard très préjudiciable. Le projet de loi est prêt. Il sera déposé incessamment.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION."- La commission des finances tient d'autant plus à l'observation de cette législation qu'elle est de son initiative. C'est elle qui a fait introduire dans la convention cette disposition qui oblige le Gouvernement à lui soumettre les projets de majoration.

M. JEANNENEY.- Je fais remarquer que les majorations décidées le 20 décembre sont en vigueur depuis le premier janvier. Nous sommes aujourd'hui le 28, et le projet n'a pas encore vu le jour.

Ce que je défends, ce sont les prérogatives du Parlement. Nous inscrivons dans la loi que la ratification des Chambres sera nécessaire. J'en demande l'obser-

vation. Je ne suis pas très exigeant. Reconnaissez que le projet aurait dû être déposé plus tôt, et c'est fini.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Sur le second point, je vais encourir les mêmes reproches, je vais essayer aussi de me justifier.

L'article 203 de la loi de finances de 1923 imposait au Gouvernement l'obligation de fournir le premier novembre 1924, un rapport sur l'état des imputations proposées au compte spécial de reconstitution des voies ferrées détruites.

En réalité, il devait être produit en premier lieu à l'administration des travaux publics par les réseaux atteints par les événements de guerre, des projets et devis de ces travaux de reconstruction; et, avant le mois de novembre, par le ministère des Travaux Publics, aux Chambres un état des imputations proposées.

Les états qui devaient être fournis par les réseaux au ministère des Travaux Publics lui ont été remis dans le délai prévu, c'est-à-dire avant le premier mai 1924, mais le ministère n'a pas été en état de fournir son rapport au Parlement pour la date fixée, celle de novembre 1924.

Il y a eu à ce sujet un certain nombre de difficultés qui se sont élevées entre les réseaux du Nord et de l'Est et le service du contrôle. Il y avait, d'ailleurs, des difficultés assez considérables qui venaient du fait que les dépenses totales étaient assez élevées et qu'il n'était pas facile de faire le départ entre les dépenses qui pouvaient être portées au compte de la reconstitution et les dépenses qui devaient être portées au compte des travaux complémentaires. La Commission chargée d'examiner toutes les questions concernant l'apurement des comp-

tes spéciaux a délibéré sur cette question et a demandé un délai pour produire les rapports qui étaient rendus obligatoires pour le ministère des travaux publics par la loi de finances du 23 août 1923. La Commission, dans sa séance du 23 décembre dernier, a donc demandé un délai.

Le ministre des travaux publics s'était préoccupé de la question depuis un certain temps déjà et il avait décidé de demander au ministère des finances d'insérer un article dans la loi de finances pour demander au Parlement de nous accorder un délai d'un an pour produire tous ces comptes qui se chiffrent par des sommes assez considérables dont je puis donner le détail à la commission des finances si elle le désire. Effectivement, nous avons inséré un article dans la loi portant ouverture et annulation de crédits,

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- N° 900, annexe à la deuxième séance du 16 décembre.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- L'article 76 qui vise le cas particulier qui nous préoccupe, est ainsi conçu : "Prorogation du délai prévu pour l'imputation des dépenses avant le premier novembre 1925. Un état des imputations proposées sera fourni aux Chambres, etc.." Remplacer les mots "avant le premier novembre 1924" par les mots "avant le premier novembre 1925". Si la commission trouve que c'est un délai un peu long, je suis prêt à m'incliner devant son avis. Mais, encore une fois, il s'agit de travaux importants qui roulent sur de très gros chiffres et pour lesquels il est nécessaire d'exercer un contrôle très sérieux. Je n'ai pas à appuyer davantage.

M. JEANNENEY.- Cette affaire est plus importante que la première, Elle peut avoir des répercussions financiè-

res terribles. Là encore, il y a eu certainement une méconnaissance de la loi. Du moment que la loi ne compte plus, nous devons protester énergiquement.

C'est, en effet, la commission des finances du Sénat qui avait pris l'initiative de ce texte, à la suite de la discussion du projet de loi concernant les obligations de la compagnie du Nord. Le réseau du Nord a été détruit en grande partie par la guerre. Il s'est reconstitué en vertu d'une loi spéciale. Puis, profitant de cette reconstruction il a apporté un certain nombre d'améliorations, dont beaucoup devaient être considérés comme de simples travaux complémentaires. Or, si dans le régime des conventions de 1883, les travaux complémentaires restent en totalité à la charge des compagnies, si dans la convention de 1921 la règle n'avait pas été modifiée, il n'y aurait pas un intérêt considérable à savoir si les travaux complémentaires sont imputables à la période antérieure ou postérieure à la convention de 1921. Mais les travaux antérieurs à 1921, à la charge de la compagnie doivent être amortis en totalité par elle avant la fin de sa concession, c'est-à-dire 1950. Les autres travaux, postérieurs à 1921, sont couverts par des obligations qui portent sur 60 années et qui, par conséquent, sont à la charge de l'Etat pour toute la période postérieure.

Vous voyez l'intérêt considérable de la discrimination de ces travaux.

Dans le rapport que j'avais fait à ce moment, j'avais signalé la série d'irrégularités qui avaient été commises par la compagnie du Nord au détriment de l'Etat, grâce au laisser-aller qui sévissait à ce moment dans le ministère des Travaux publics. La loi avait déterminé

dans quelles conditions le projet devait être établi, ainsi que le délai . Rien n'a été fait, mais les travaux ont été exécutés par la compagnie du Nord.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Ils ont été donnés dans les délais.

M. JEANNENEY.- Je vous demande pardon ! Je connais très bien cette affaire. Tous les travaux ont été exécutés sans que les devis aient été approuvés par l'administration. C'est tellement vrai que vous avez dans ^{mon} ~~son~~ rapport le texte même de la lettre du ministre qui ordonne de ratifier ce qui a été fait et d'établir a priori les devis et les projets. C'est ce qui a été fait.

Il y avait 650 projets à établir. Ce sont ceux-là qu'on a probablement terminés au premier mai, comme nous l'avions demandé. Que s'est-il passé ? Devant une série d'irrégularités, devant le caractère fantaisiste, je ne crains pas de le dire et il me sera facile de le prouver, des comptes présentés par la compagnie du Nord, nous avions les plus grandes appréhensions.

Alors, que pouvions-nous faire ? Rétablir la situation telle qu'elle ~~était~~ ? Ce n'était pas possible. Trois ans étaient déjà passés. Les vérifications devenaient très difficiles, Mais on pouvait au moins les accélérer dans la mesure du possible. On pouvait ensuite faire déterminer comment les comptes de frais généraux seraient établis. C'est ce que nous avons établi dans la loi de finances de 1923.

Enfin, nous avons dit : "Il importe que ce travail de vérification se fasse le plus rapidement possible et soit achevé dans un délai très court." Nous avons propo-

sé le premier janvier 1924 pour l'établissement du projet, pour le dépôt du rapport présentant l'état des imputations

A ce moment, le ministre des travaux publics nous a fait observer que ces délais étaient peut-être un peu court. Il n'avait pas l'assurance absolue de l'achever pour ce moment. Il nous demandait en conséquence de vouloir bien consentir un petit allongement. Nous lui avons concédé le délai du premier mai pour le dépôt du rapport, et celui du 1^{er} novembre, avec l'assurance que ces délais seraient suffisants.

Or le premier novembre arrive. Non seulement le rapport n'est pas déposé devant les Chambres, mais on nous explique aujourd'hui que les éléments n'en sont même pas réunis, que le travail est à peine commencé et qu'il faudrait encore un an pour l'achever.

Dès lors qu'on voyait expirer le délai qui avait été impartie par la loi, c'eût été la moindre des choses, par déférence, de prendre au mois d'août, ou dès juillet même, l'initiative d'un projet qui aurait tendu à prolonger ces délais, au lieu d'attendre que la commission rappelle qu'on avait méconnu la loi.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- C'est dans le projet du Gouvernement.

M. JEANNENEY.- A la suite de conversations particulières !

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Le cahier de crédits rectificatifs a été déposé deux mois plus tard.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Il ne contient pas que cela !

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Cela vise le Gouvernement

tout entier. Nous l'avons fait remarquer à la tribune du Sénat le 31 Décembre dernier.

M. JEANNENEY.- Si nous acceptons un nouveau délai d'un an, nous n'avons aucune garantie qu'il sera plus respecté que le dernier. Mais le fut-il, je pose en fait qu'avec la lenteur que mettent les commissions de vérification des comptes des travaux de chemins de fer, il est impossible d'y voir clair un jour, j'ai fait remarquer qu'en 1923, elle n'en était qu'à l'année 1913. Vous voyez à quel rythme, on marche !

Alors, reconnaissons que les compagnies de chemins de fer font ce qu'elles veulent, qu'elles présentent les comptes qui leur plaisent, qu'aucun contrôle n'est possible que l'État admet les comptes qui lui sont présentés et que le contrôle parlementaire que nous exerçons n'est qu'un trompe-l'oeil.

C'est une conception. Ce n'est pas la mienne. Selon moi, il serait indispensable de faire revenir la question à propos du cahier de crédits supplémentaires, à ce moment, étant donné le nombre des affaires que nous aurons à ^{traiter} ~~traiter~~, nous ne pourrions le faire en détail. C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, il était utile de vous entendre pour voir ce que nous pouvions faire.

Je proposerai d'abord de réduire sensiblement le délai; en second lieu, de prendre une garantie, au moyen d'une investigation personnelle, que, cette fois, le délai sera observé, en allant relever sur place quel est l'état d'avancement du travail de vérification.

Je ne veux dire aucun mot désobligeant pour les

mais le fonctionnaire qui est à la tête du service et que j'ai vu pour d'autres affaires ne me paraît pas d'une intelligence qui rassure beaucoup à cet égard ! Je ne suis pas sûr que le travail soit même commencé. Même si tous les éléments sont réunis à l'heure actuelle, ne soyons pas dupes, si nous accordons une nouvelle prorogation. Voyez l'exemple de l'indigénat ! Ce n'est pas du travail sérieux.

Je demande donc à la commission de m'habiliter pour aller voir, personnellement au besoin, si le fonctionnaire était qualifié pour ce genre de recherches et où en est le travail de vérification des comptes.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Les travaux de la commission sont, au contraire, assez avancés si j'en crois les rapports qui m'ont été faits, car je ne puis suivre la commission dans tous ses travaux. Je n'ai aucune raison pour douter de leur exactitude. Les travaux sont finis pour l'Est. Les décomptes des projets présentés s'élevaient à 575 millions. Ceux qui ont été vérifiés égalent la même somme.

M. JEANNENEY.- Mais il s'agit du réseau du Nord.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je reconnais volontiers que le contrôle financier est insuffisant. Je suis en train de le réorganiser.

M. JEANNENEY.- Il est inexistant !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je donnerai à M. Jeanneney toute facilité pour qu'il contrôle sur place. Je lui ferai seulement remarquer - et il le sait aussi bien que moi - que mes moyens d'action sont assez faibles. L'heure est venue de renforcer à certains points de vue le contrôle du ministre sur les compagnies,

car évidemment elles font ce qu'elles veulent.

M. JEANNENEY.- Il y a quatre ans que nous le réclamons ici.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Je ne le nie pas. J'ai bien du mal à obtenir bien des choses qui sont assez simples, et souvent il y a des refus ou des impossibilités.

En tout cas, en ce qui concerne l'exécution de l'article 203 de la loi de finances de 1923, toutes les formalités ont été remplies aussi rapidement que possible. Mais le délai entre le mois de mai et celui de novembre était matériellement insuffisant pour une commission aussi importante. Pour déposer le rapport devant le Parlement, le premier novembre, il aurait fallu que le rapport fût prêt le 15 août. Ce n'était pas possible.

En réalité, la commission n'a pas terminé ses travaux, mais elle les a avancés. J'accepte très bien, au surplus, une diminution de délai. Ne m'accordez que six mois, si vous le voulez. Je m'efforcerai d'être prêt.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous pourrions fixer la date du premier juin.

M. JEANNENEY.- Je demande de réserver la date.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Il faut être logique. Pour avoir un contrôle qui s'exerce bien, il faut le temps nécessaire. Ce n'est pas en trois mois qu'on peut contrôler des projets qui se chiffrent par des sommes aussi considérables.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Vous ne voyez aucun inconvénient à ce que la commission des finances

habilite son rapporteur à examiner sur place la question ? Ensuite, il pourra apporter à la commission des compléments suffisants pour que nous discussions du délai.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est dans l'article 74 du projet 779 que nous allons discuter dans quelques jours. J'avais donc le droit de demander, comme rapporteur de ce projet, qu'on fixe la date au premier juin 1925.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Je propose, au contraire, d'entendre le rapporteur spécial pour la fixation du délai.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je demande au ministre s'il accepterait la date du premier juin 1925.

M. LE MINISTRE.- J'accepte très volontiers la date du 1^{er} juin 1925. Puisque M. Jeanneney aura toute facilité pour voir où en est le travail et pour le vérifier, s'il le désire, il demandera lui-même une prolongation si cela est nécessaire.

Je demande à être écarté le plus possible du contrôle, car c'est un rouage qui ne doit pas subir d'influence quelconque. Je pousse pour avoir les rapports en temps voulu, mais ces contrôles sont difficiles et délicats, et le contrôle financier des travaux publics est mal organisé.

M. JEANNENEY.- Nous n'avons aucune arrière pensée. Ce que nous voulons, c'est ne pas faire quelque chose de dérisoire. Il faut que, si nous vous donnons un nouveau délai, nous soyons certains qu'il sera observé.

Ce n'est pas la première promesse que nous recevons sur la réorganisation du contrôle. Moi qui vis quotidiennement dans les affaires de travaux publics, je déplore et je souffre tous les jours de voir à quel point le contrôle

de l'Etat est illusoire. En matière de réintégration des cheminots, les compagnies ne font pas tout à fait ce qu'elles veulent, mais dans le domaine financier, elles se servent largement. Il n'y a pas de digue opposée à qui que ce soit, ni à l'exagération de leurs demandes, ni à des procédés qui sont bien souvent incorrects.

Le contrôle est insuffisant.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Donc, Monsieur le Ministre, la date du premier juin 1925 vous paraît acceptable comme limite extrême. Le Parlement devant probablement siéger jusqu'en juillet, aurait le temps, avant les vacances, d'examiner ce rapport. J'accepte aussi, pour ma part, la date du premier juin 1925.

M. LE MINISTRE.- Même avant, si je le puis; Je ferai tous mes efforts pour être prêt avant cette date.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- J'accepte cette date sous réserve.

M. LEBRUN.- Le fameux arrêté du 20 décembre dernier a homologué une nouvelle tarification dans les limites de la loi. Mais il n'est pas discutable aujourd'hui que l'étude qui a précédé la mise en vigueur de cette tarification est inexistante. Il est facile de s'en rendre compte en examinant le chapitre des "frais accessoires" pour lesquels les maxima ont été dépassés d'une manière extraordinaire. On avait parlé de 7 à 8 % : je connais des majorations de 207 % !

La question est d'autant plus grave que ces arrêtés sont illégaux. Le décret du 11 novembre 1917 précise, en effet, que l'homologation ne peut avoir lieu qu'après certaines conditions de publication et d'affichage. Or aucune publication, aucun affichage n'a eu lieu. Les arrêtés

seraient annulés s'ils étaient déférés au Conseil d'Etat. Il est grave de laisser se poursuivre des tarifications dans de telles conditions. Je demande à M. le Ministre ce qu'il compte faire.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Le conseil supérieur a, très rapidement en effet, étudié les propositions d'augmentation des tarifs sur les frais accessoires qui lui étaient présentées par les réseaux, se basant sur cette idée que les frais accessoires n'avaient pas été augmentés au mois de février et qu'ils pouvaient subir par suite une majoration sensible. Toutes les répercussions n'ont pas été étudiées suffisamment et, à l'application, les tarifs ont donné des résultats critiquables.

J'ai entrepris des réajustements assez importants qui permettront de remédier dans beaucoup de cas à la situation : notamment, pour le réseau qui intéresse l'honorable M. Lebrun, j'ai fait une rectification du tarif 1313 pour les minerais et 929 pour les droits sur les wagons de retour. Mais ces réajustements doivent être étendus plus loin.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Comment a-t-on pu agir de la sorte ! il y a des augmentations de tarifs sans procédure réglementaire, des homologations sans publication, des rectifications irrégulières !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Le réajustement des tarifs peut être réalisé comme nous le faisons en ce moment puisqu'il n'y a pas dépassement des maxima et, par conséquent, pas besoin de ratification du Parlement.

M. LE PRESIDENT.- Mais les formalités indispensables n'ont pas été remplies d'après M. Lebrun.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- En ce qui concerne l'affichage évidemment.

M. LEBRUN.- Et c'est là une formalité substantielle.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Vous soulevez un tollé général si vous continuez à majorer les tarifs de la sorte. Voici deux exemples. Le bulletin de bagages qui coûtait deux sous en 1913 est porté à 1,60; le droit de chargement qui était, en 1913, de 1 Fr. a été porté à 2,30, puis à 4,60 et va subir une dernière majoration de 190 % qui va l'amener à 13 Fr. 40 ! C'est véritablement effrayant.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Si j'ai retardé *c'est que je désirais faire un projet de loi* le dépôt du projet de loi d'ensemble englobant toutes les majorations. Il faut en venir à une augmentation des tarifs car les réseaux sont dans une situation difficile...

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Nous le reconnaissons.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- Leur trésorerie est très serrée; ils placent difficilement leurs obligations. Par conséquent une augmentation des tarifs est indispensable.

J'aurais préféré pour ma part une augmentation uniforme des tarifs de marchandises de 15 %. Ces tarifs avaient été augmentés d'une façon relativement raisonnable en février 1924, et on pouvait leur appliquer une nouvelle majoration de 15 %. Mais cette majoration portait le total de l'augmentation à 185 %, déplaçant le plafond permis par la convention de 1921 et entraînant une ratification du Parlement. Les réseaux sont alors intervenus; le conseil supérieur a fait des propositions différentes et nous sommes en présence d'une situation qu'il faut examiner de nouveau.

Pour les frais accessoires, on peut employer la même méthode que celle - bonne ou mauvaise - suivie jusqu'ici. A chaque fois qu'on fait une augmentation de tarifs, on l'applique à tout d'une façon générale. Comme fatalement cette augmentation a des répercussions plus ou moins fortes sur telle ou telle tranche de l'industrie ou du commerce, on introduit les exonérations.

Voilà le système qu'on a suivi pour les frais accessoires. Je ne dis pas que ce soit le meilleur. Des tarifs peuvent supporter certaines augmentations; d'autres ne le peuvent pas. Les frais accessoires ont été augmentés pour les transports à courte distance d'une façon très exagérée.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Je crains - je vous le dis très amicalement - que vous ne soyez victime d'une erreur de tactique. La préoccupation manifeste a été de se passer du concours des Chambres. Le but essentiel, c'était de ne pas avoir à demander la ratification du Parlement et l'on a poussé les augmentations jusqu'à la limite extrême de 180 %. Vous avez triplé, décuplé les frais accessoires par rapport à 1913, en profitant de ce que la convention n'avait pas mis de limite à ces augmentations, ce qui était d'ailleurs contraire à son esprit. Or, il fallait profiter de la nécessité de demander la ratification aux Chambres pour les saisir tout de suite de la question. Vous auriez évité ainsi cette déplorable méthode qui consiste à promulguer des taxes pour les rapporter le lendemain et dont le seul résultat est de soulever d'innombrables mécontentements et de gêner le commerce.

M. LE PRESIDENT.- S'il n'y a plus d'autres observa-

tions, je remercie M. le Ministre et je lui rends sa liberté.

(M. le Ministre des Travaux Publics se retire.)

AUDITION DE M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT
DE LA MARINE MARCHANDE SUR LES CONVENTIONS AVEC
LES COMPAGNIES DE NAVIGATION.-

M. LEON MEYER, SOUS SECRETAIRE D'ETAT A LA MARINE MARCHANDE est introduit.

M. LE PRESIDENT.- La Commission des Finances désire vous entendre sur la convention avec la compagnie des Chargeurs Réunis et sur les crédits supplémentaires demandés dans le projet de loi en instance devant le Sénat.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- En l'absence de M. Pelisse Rapporteur, je demande à M. le Sous-Secrétaire d'Etat des explications détaillées sur les crédits supplémentaires très importants qui nous sont réclamés au titre des subventions aux compagnies maritimes qui ont conclu des contrats avec l'Etat.

Trois chapitres du budget sortent en question :

Chapitre 30 : exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général pour l'extrême orient, l'Australie, la Nouvelle Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale, pour lequel il est demandé un crédit supplémentaire de 24.630.000 Frs.

Chapitre 33 bis : Côte occidentale d'Afrique, pour lequel il est demandé un crédit de 609.000 Frs.

Ce dernier chapitre soulève une grave question.
La convention avec les Chargeurs réunis devait nous être soumise selon la promesse de M. le Sous-Secrétaire d'Etat

du 27 juin dernier. Elle ne l'a pas été et je crois savoir qu'elle est loin de pouvoir nous être apportée par suite du désaccord qui s'est élevé entre l'Etat et la Compagnie.

Ces crédits supplémentaires préoccupent ~~gr~~avement la Commission des finances, tant par leur chiffre que par les négligences qu'ils indiquent du côté des compagnies. Nous n'avons pas l'impression que les commissaires du Gouvernement fournissent des rapports suffisamment documentés sur l'exécution des contrats conclus en 1920. Tant pour les majorations elles-mêmes que pour l'exécution des contrats sur lesquels des réserves graves avaient été présentées déjà devant le Sénat, nous voudrions savoir si les promesses amicales que vous avez apportées à la commission le 27 juin dernier ont été tenues. Nous vous avons accordé un très large délai. Vous demandez encore une prolongation. La commission désire être renseignée.

Enfin nous sommes frappés de voir que beaucoup de ces demandes de crédits sont motivées par des constructions maritimes nouvelles. Or, l'exécution du plan Dawes se traduira pour la France uniquement par des paiements en nature. D'après la dernière conférence interalliée, la France devra absorber un chiffre considérable de prestations en nature. Alors que l'Allemagne sur toutes les mers et même dans nos colonies a reconstitué sa flotte commerciale, alors que la Woerkmann rayonne le long des côtes d'Afrique peut-être plus brillamment qu'avant la guerre et d'accord avec son ancienne concurrente anglaise, que fait-on pour obtenir d'elle des cargos, ce qui permettrait de soulager notre budget ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Pour les trois chapitres 30, 31 et 33 bis, il s'agit de dépenses obligatoires, en ce sens qu'elles résultent de l'application des conventions conclues entre l'Etat et les compagnies, puisque l'Etat, aux termes de ces conventions, doit combler le déficit d'exploitation. Certes, nous avons un droit de regard sur ce déficit, mais lorsqu'il est constaté, nous devons, quel qu'il soit, le combler. Nous ne pouvons pas savoir d'une année à l'autre s'il sera plus ou moins grand.

Certes, pour le chapitre 31, un déficit de 24 millions, c'est un déficit grave, mais il est réel et contrôlé : des bateaux ont été construits, des intérêts ont joué. On vote des conventions et l'on s'étonne ensuite d'être obligé de payer un déficit ! On a voté des conventions, que pour ma part je regrette, sans se soucier de ce qui pourrait arriver dans l'avenir.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous sommes un certain nombre ici qui avons voté contre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je ne fais pas la critique du vote d'un sénateur quelconque. Je parle d'une façon générale. Je dis que ces conventions ont été votées.

M. SCHRAMECK.- Lorsqu'on a proposé au Parlement ces conventions, on a dû présenter des dossiers établissant les conséquences financières probables pour le budget de l'Etat. Dans quelle mesure s'écarte-t-on maintenant du plan qui a dû être dressé ? On avait prévu que la subvention ne dépasserait pas 30 à 40 millions. Si je suis bien renseigné, ces chiffres seront très largement dépassés.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Pour 1923, les crédits se sont montés à 23 millions et pour 1924 à 76 mil-

lions !

M. SCHRAMECK.- Il serait intéressant de connaître dans quelles conditions on s'écarte du plan qui avait été présenté.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Lorsqu'on a voté la convention, on n'a pas prévu l'avenir.

M. SCHRAMECK.- On a donné au Parlement une approximation qui a permis à la majorité de nos collègues de donner leur approbation à une convention qui leur était présentée comme destinée à relier la métropole avec ses colonies. Mais où sont les trous qui font passer la prévision de 40 millions à 76 millions ? Où est le contrôle ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- 76 millions pour l'exercice 1923-24.

M. SCHRAMECK.- L'an prochain le déficit sera encore plus important.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Lorsque la Chambre et le Sénat ont été appelés à voter ces conventions, on a dit qu'il s'agissait de quelques millions. On n'a pas vu beaucoup au-delà.

M. JEANNENEY.- Sur quels points précis les prévisions ont-elles été faussées ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- De 1922 à l'époque actuelle, le prix du charbon a augmenté dans des proportions considérables, de même que la main d'oeuvre et l'augmentation de cette dernière a entraîné l'augmentation du prix des grosses et des légères réparations. De ce fait la subvention s'est montrée nettement insuffisante.

En outre, au moment du vote, c'est à dire au lendemain de la guerre, le frêt était à un taux très élevé :

120 et 130 Frs la tonne, La recette-fret étant forte, la subvention était faible. Mais lorsque le fret est tombé à 40 Frs, c'est-à-dire trois fois moins cher, cette recette est devenue déficitaire.

Enfin le change a joué également un rôle important.

Tous ces facteurs montrent que le déficit est réel.

Il faut reconnaître d'ailleurs que les contrats sont assez larges sur certains chapitres, par exemple lorsqu'ils autorisent les compagnies à construire elles-mêmes ou à faire construire deux bateaux sur trois et à pratiquer elles-mêmes 95 % des réparations.

Beaucoup de ces compagnies, si elles n'ont pas d'ateliers personnels de réparations, ont des intérêts dans des filiales et, bien que nos services fassent leur contrôle d'une manière précise pour voir si les prix correspondent à ceux de l'industrie privée, j'ai la conviction que sur ces réparations et ces constructions, il y a 10 % de plus que si l'on faisait appel ailleurs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Ne possédez-vous pas un dossier en ce qui concerne les messageries maritimes ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Non, nous ne sommes pas armés.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je fais allusion à des fournitures de peinture par une succursale des Messageries maritimes qui a majoré si bien ses fournitures de peinture aux Messageries, c'est-à-dire à l'Etat, qu'elle a pu sur le marché ordinaire offrir des prix très inférieurs.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- C'est un fait que nous ne pouvons pas prouver, Dans un pareil domaine les preuves sont très difficiles à réunir. Les compagnies nous donnent

des prix, mais ce n'est pas un forfait, ce sont des chiffres approximatifs. Lorsqu'un atelier occupe des milliers d'ouvriers, est-il possible de savoir si tel ouvrier - qui était chargé de travailler pour les Messageries - a réellement travaillé tant d'heures ? Or, il suffit d'un écart de quelques heures par ouvrier, pour aboutir à des sommes considérables. S'il y a 10 % de différence, sur 80 ou 100 millions, cela fait 8 ou 10 millions en plus.

Le Sous-Secrétariat d'Etat n'a pas la possibilité de prouver que ces Messieurs trichent tant d'heures supplémentaires. Nous avons la conviction que le prix qu'on nous impose est trop élevé, mais les conditions dans lesquelles le contrat est passé ne nous permet pas une intervention efficace.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Le commissaire du gouvernement doit donner des rapports.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il en donne ; nos ingénieurs aussi, Nos ingénieurs contrôlent le nombre des tôles, la matière première, etc... Mais comment pourraient-ils contrôler les heures de présence ?

M. PAUL DOUMER./- Lorsqu'on nous a fait voter la nouvelle organisation des Messageries maritimes, le but, disait-on, est de soulager le budget. On divisait, en effet, les lignes en deux : les lignes libres et celles subventionnées par l'Etat. On ne s'aperçoit guère que le budget ait été soulagé. L'Etat, peut-on dire, a tout donné : capital, garantie.... Cependant on n'aboutit qu'à des déficits qui mettent nos finances dans un état lamentable.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Celui que j'ai là était fait pour deux ans. C'était le budget biennal. Ce

que nous revisons aujourd'hui, c'est le budget établi pour deux ans, c'est-à-dire avec des précisions d'autant plus douteuses qu'elles étaient éloignées.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est vrai, et nous vous en donnons acte. Vous avez tout de même répondu, le 19 novembre 1924, à une des questions posées en envoyant des extraits des rapports des commissaires du Gouvernement. Vous avez constaté, en ce qui concerne la compagnie dont nous parlions tout à l'heure, ceci :

"Une partie de cet accroissement de prix
"peut s'expliquer par l'augmentation de la flotte, l'exé-
"cution de voyages très nombreux, un parcours supplémen-
"taire de plus de.....

"Mais compte tenu de ces circonstances il
"a paru que les dépenses de réparations étaient trop éle-
"vées.... (c'est vous-même qui le dites).

"En vue de les réduire, mon département
".....
".....
"les améliorations apportées."

Vous exercez donc un contrôle et vous n'êtes pas dé-
muni de moyens de contrôle. Mais nous désirerions en con-
naître les résultats. Nous ne sommes pas ici une commis-
sion d'enquête. Nous ne sommes pas omniscients. Alors que
vous nous avez dit le 26 juin, à la même place, que la fui-
te principale des capitaux a lieu entre la société mère
et les filiales par les fournitures, nous désirerions sa-
voir si ce contrôle fonctionne et quels résultats il donne.

Je prends par exemple cette histoire de peinture. Il
ne doit pas être difficile de comparer ces prix avec ceux
des autres services subventionnés, comme la Compagnie
Fraissinet ou les Chargeurs réunis. Le prix de la peintu-
re est sensiblement le même pour toute la France sur les
coques des navires. On verrait ainsi s'il y a des majora-
tions abusives. Cela pourrait donner des résultats et em-
pêcherait des réclamations, car c'est nous qui, comme con-

tribuables, subventionnons notre propre ruine. On dira dans l'industrie privée : "On vient nous faire concurrence sur le prix de la peinture." Ces récriminations me paraissent devoir provoquer du vacarme un jour.

Vous pourriez faire porter votre enquête sur beaucoup d'autres points du même genre.

M. SCHRAMECK.- Ce n'est pas une question personnelle, mais une question d'administration.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Vous avez dit que votre attention était spécialement attirée vers cet abus et que vous alliez faire votre possible pour apporter le remède.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- J'ai envoyé des missions sur place pour se rendre compte des abus qui pourraient se produire. Ces missions fonctionnent avec un certain zèle. Très souvent, je me fais donner des rapports pour connaître leurs objections et les inconvénients qu'elles ont à signaler.

Nous savons que ceci coûte plus cher, mais le contrat leur donne le droit de faire 95 % de réparations de toutes natures. Nous n'avons pas le moyen d'y échapper. Nous pouvons contrôler que les réparations existent et qu'elles sont nécessaires, mais sur le prix de ces réparations, nous n'avons qu'un contrôle relativement limité. Tout en ne permettant pas des abus peut-être excessifs, il peut s'en commettre et il s'en commet. Je crois cependant possible d'y mettre un terme avec le contrat tel qu'il est.

Vous parliez tout à l'heure des commissaires du Gouvernement. Il y a quelques mois, dans le budget des Messageries Maritimes, figurait une somme de trois ou quatre

millions en déficit. Elles ont dit que c'était l'intérêt sur les sommes qu'elles payaient aux banquiers, qu'elles n'avaient pas assez d'argent pour faire le roulement, qu'elles étaient dans l'obligation d'avoir un compte courant très élevé et que ce compte s'était soldé, à la fin de l'année, par quatre millions d'intérêts qui devaient être portés au compte de l'Etat. C'est normal, puisque ces millions font partie du déficit.

M. SCHRAMECK.- Cela peut nous mener loin -!

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- C'est le contrat. Comme il n'est plus à discuter aujourd'hui, il faut le prendre tel qu'il est.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- L'exécution des contrats doit être surveillée par le Gouvernement, et quand des forfaitures sont constatées, il y a des tribunaux administratifs et même correctionnels pour frapper qui commet la forfaiture.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Ici, il n'y a pas de forfaiture, il était logique qu'ils fissent figurer ces 3 ou 4 millions dans les frais généraux de la Société et qu'ils en demandent le remboursement.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est une question d'espèce.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Mais j'ai répondu : "Vous vous êtes constitués au capital de 60 millions et je vois que vous n'en avez appelé que 15. Plutôt que d'emprunter aux banques, vous devez appeler les 45 millions restants. Je vous préviens que je ne vous payerai pas ces 4 millions, tant que vous n'aurez pas appelé ces 45 millions". Ces messieurs protestent et refusent d'appeler ces 45 millions. L'affaire vient devant leur assemblée générale d'ac-

tionnaires. Le commissaire du Gouvernement a voté contre moi.

M. SCHRAMECK.- Il faut le remercier.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Vous voyez, par conséquent, combien je suis secondé. Actuellement, ils sont au Conseil d'Etat et prétendent que je n'ai pas le droit de les forcer à appeler les 45 millions.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Le commissaire du Gouvernement, en assemblée générale des actionnaires, dites vous, a voté contre le Gouvernement. Mais a-t-il donc qualité pour voter ?

M. CHASTENET.- Oui.

M. BOUCTOT.- Il ne pouvait pas voter.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il a tout de même émis un avis.

On est venu me trouver et on m'a dit : "Avec celui de vos prédécesseurs avec lequel la convention a été passée, il a été bien entendu que nous n'appellerions que 15 millions et que le reste ne serait jamais versé." J'ai répondu : "Je ne vois que ce qui est dans le texte. Je ne puis tenir compte des conversations particulières que vous avez eues."

Nous sommes maintenant devant le Conseil d'Etat. Vous voyez qu'une certaine vigilance est apportée au point de vue de la surveillance et que rien ne me passe inaperçu. Je fais le maximum d'efforts pour regarder de très près les comptes qui me sont donnés. C'est un travail délicat et considérable, étant donnée la multiplicité de ces comptes.

Il y a eu 200 millions d'emprunt, pour l'année en cours sur lesquels porte cette différence qui vous paraît excès-

sive au point de vue de la subvention. C'est qu'il y a un intérêt.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Quelle est la base ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- C'est la construction des bateaux.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il est très bien de vouloir faire travailler l'industrie française, mais disons alors que c'est une prime qu'on donne à certaines compagnies.

En 1922, j'avais signalé à M. ^{Rio}~~Herriot~~ que l'Allemagne pouvait, comme prestations en nature, fournir des cargos dans les meilleures conditions, car il n'est pas douteux que les navires fabriqués par l'Allemagne sont supérieurs à ceux que nous fabriquons la plupart du temps.

M. ^{Rio}~~Herriot~~ avait promis de poser la question devant le Gouvernement et devant les conférences alliées. Je ne sache pas qu'on ait fait grand chose.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Deux navires ont été commandés par M. Herriot, dont la construction a été arrêtée au moment de l'occupation de la Ruhr. Elle vient d'être repris, il y a à peu près un mois. Ce sont des navires de 25 à 30 millions chacun. Nous avons débattu à nouveau les conditions. Ils ne sont plus à payer par l'Etat allemand, mais avec le fond venant du plan Dawes. Nous payons les constructeurs et nous traitons directement avec ~~leur~~. Avant, c'était l'Allemagne qui traitait avec le constructeur; maintenant, c'est l'Etat français.

Nous venons de déterminer les conditions dans lesquelles les navires devront être achevés. Il faut compter encore 18 mois.

M. PAUL DOUMER.- A quel service sont destinés ces deux navires ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- A l'Afrique du Nord.

M. ROUSTAN.- 4,95 par an.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- A propos des majorations, il y a une question assez préoccupante qui peut entraîner des frais considérables. Je la trouve dans la lettre que vous avez bien voulu m'écrire le 19 novembre dernier :

"En fait, le chauffage au mazout ayant été
"reconnu sensiblement moins onéreux.....
"..... d'un moteur Diesel."

Cela explique les frais supplémentaires qui ont été faits . Mais je crois savoir que sur le rapport des mécaniciens de ces lignes et sur leur volonté de ne plus naviguer sur ces navires, on est revenu sur les décisions antérieures et qu'on a décidé, après avoir transformé au mazout ces navires de les retransformer à nouveau pour les chauffer au charbon.

Les deux navires qui ont été commandés aux Chantiers de la Gironde, après avoir été installés, à grands frais, au mazout, sont en train d'être transformés à nouveau au charbon à la suite des prétentions des mécaniciens qui affirment que le chauffage au mazout, sous les tropiques, est dangereux pour eux et qu'il n'assure pas la même rapidité, alors que dans les autres pays, on circule dans des navires au mazout, même sous l'équateur.

Il y a là quelque chose de singulier. Je voudrais savoir pourquoi on a décidé, puisque c'est le contribuable qui paye, de revenir sur une décision antérieure et pourquoi on a majoré la note à payer.

M. LE SOUS SECRETARIAT D'ETAT.- Je ne suis pas au courant de cette transformation.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- On ne vous a certainement pas averti que dans les Chantiers de la Gironde, on était en train de retransformer les navires. Cela représenterait cinq ou six millions à payer d'ici un an.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Vous aurez d'ici 48 heures une note très détaillée sur ce sujet.

M. ROUSTAN.- Vous allez probablement recevoir une convocation pour la conférence internationale chargée de régler la question du mazout. L'Angleterre est très nettement contre, à cause des dangers que cela présente dans les ports, parce qu'il y a des chances constantes d'incendie.

M. LOUIS DAUSSET.- Et aussi, à cause du charbon.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est une question très grave qui représente un danger considérable..

M. SCHRAMECK.- On nous dit : "Il y a des frais supplémentaires et une diminution de fret." Le prix du charbon n'a pas baissé, et d'autres frais, comme la main d'oeuvre n'ont pas diminué. Du fait de la suppression, pendant un certain temps, de la loi des huit heures, il est possible que les compagnies aient dépensé moins que pendant la période où la journée de huit heures était applicable.

Mais, dans les compagnies privées, croyez-vous que l'augmentation de ces éléments ait produit, même avec le fret, des résultats aussi désastreux que ceux que nous constatons dans le budget de la Compagnie des Messageries Maritimes, dans les proportions que vous venez d'indiquer ? Les sociétés filiales, avez-vous dit, sont un

des points par lesquels s'écoule une grosse partie des sommes.

Je n'ai aucune raison de n'être pas en excellents termes avec les Messageries Maritimes, mais nous sommes là tout de même pour défendre les finances de l'Etat. Il n'y a pas seulement un commissaire du Gouvernement, mais aux Messageries Maritimes, vous avez au conseil d'administration des administrateurs qui participent à toutes les délibérations sur la gestion des intérêts et sur la marche des affaires de la contractuelle. Par eux, vous devriez pouvoir être renseignés sur tous les marchés qui se sont conclus en vertu de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Est-ce que vous ne pourriez pas dire à vos administrateurs, en attendant que vous le fassiez passer dans une disposition de la loi que, lorsque l'Etat aura donné des subventions à une compagnie, quelle qu'elle soit d'ailleurs, il sera interdit à cette compagnie, malgré cet article 540, d'autoriser le conseil d'administration de traiter avec d'autres sociétés, fournisseurs quelconques, dont font partie les membres du conseil de la Société.

En attendant, ne pourriez-vous pas demander à vos administrateurs de s'opposer à ce que cet article soit constamment appliqué.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je ne peux pas m'y opposer.

M. SCHRAMECK.- Ils peuvent faire tout au moins des réserves.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Ils ont droit à 95 % de réparations.

M. SCHRAMECK.- La convention passée avec les Messageries Maritimes fait particulièrement scandale dans le monde de l'armement marseillais, du fait qu'au conseil d'administration il y a telle ou telle personnalité qui possède un gros paquet de la Société et qui impose des réparations, et vous seriez obligé d'en passer par là. On ne s'explique pas cela, étant donné que vous avez des administrateurs et un commissaire du Gouvernement.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Alors, il faudrait modifier la loi.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Vous avez le droit d'initiative, et nous, nous ne l'avons pas.

M. SCHRAMECK.- On accepte de perdre dans les sociétés où il y a des subventions de l'Etat, et on se ratrape dans les sociétés qui fournissent. Nous en sommes maintenant aux vaches tout à fait maigres.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Dans le contrat, l'Etat leur dit : "Vous ferez vous-même 95 % de vos propres réparations."

M. SCHRAMECK.- Mais ils les passent à un chantier différent.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Ils avaient, avant, un chantier qui leur appartenait.

M. SCHRAMECK.- M. Herriot a dit qu'on^{n'} y recourait pas. On répare aux mêmes chantiers qu'autrefois.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- La compagnie des Messageries Maritimes avait un chantier à la Ciotat. Il est passé dans d'autres mains, mais les Messageries sont restées gros actionnaires.

M. SCHRAMECK.- On a dit à ce moment que la compagnie qui succédait à la première bénéficierait de la suite

mais c'est un chantier tout à fait différent dont je vous parle qui est la propriété pure et simple d'un gros actionnaire des Messageries Maritimes. A ce sujet, un incident a été soulevé à la tribune du Sénat par M. Bergeon.

Le contrôle pourrait aussi s'exercer sur le fait que voici. Tout à l'heure, le Rapporteur Général disait qu'on relèverait des différences sur le prix de la peinture entre des bâtiments qui appartiennent à des compagnies privées et les autres. Constatant cette différence, vous pourrez dire : "Pourquoi une telle différence ? Je la laisse à votre charge."

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Nous n'avons pas le droit de la laisser à leur charge.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION.- Si l'abus est reconnu, il est inadmissible. Si vous constatez que la société filiale en question fait payer ses réparations à un prix très supérieur, vous avez le moyen de refuser.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Mais non ! En tout cas, vous pouvez être convaincus que je ne laisserai pas des abus se commettre.

Mais je veux vous donner un aperçu des autres compagnies au point de vue du déficit. A la Transatlantique, on a voté l'an dernier une subvention qui irait de 4 à 22 millions, selon le déficit. A la Chambre où je venais d'arriver, on disait que ce chiffre de 22 millions ne serait jamais atteint. On aurait pu alors se demander pourquoi on le votait.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Non sans réserves.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'Etat.- La Transatlantique

a fait 11.900.000 Frs de bénéfices en 1920, 16 millions en 1921 et 31 millions de perte en 1922. Elle va faire, paraît-il, 45 ou 50 millions de perte en 1923, de sorte que nous avons payé sept millions de déficit et que l'an prochain, nous en payerons 22.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Si une commission s'est continuellement élevée avec la plus grande férocité contre toutes ces conventions, c'est la commission des finances du Sénat, depuis 1920. Nous n'avons pu en empêcher le vote définitif, mais nous avons fait accepter par les Ministres, en débat public, qu'un contrôle très rigoureux serait exercé. En vous reportant au compte-rendu des débats, vous verrez l'apreté avec laquelle les membres de la Commission ont dénoncé les abus.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Le contrôle est exercé de très près sur la comptabilité de la Transatlantique, mais il est impossible de relever la moindre erreur dans cette comptabilité et aux yeux de n'importe qui les chiffres que je vous cite apparaîtraient comme réels. De 16 millions de bénéfices on est arrivé à 31 millions de déficit.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Laissons de côté le passé pour en venir aux nouvelles conventions qui doivent être signées avec la Compagnie Fraissinet pour la Corse, et la Compagnie des Chargeurs réunis pour la côte occidentale d'Afrique. Je demande si ces conventions vont nous être apportées au dernier moment comme en 1920. Nous les avons réclamées le 26 juin dernier et, à cette date, vous nous les avez promises pour le mois de novembre. Or, en novembre nous n'avons rien vu venir. Immédiate-

ment nous vous avons envoyé une réclamation à laquelle vous avez répondu par une lettre que je peux résumer ainsi : "Le projet de convention n'est pas encore prêt parce que je suis toujours en discussion avec les compagnies, mais je vais proroger les conventions actuelles pour un temps illimité et, par conséquent, les intérêts de l'Etat seront sauvegardés."

Cette réponse ne nous donne aucune satisfaction. Si nous n'avons pas les deux conventions pour la Corse et pour l'Afrique occidentale en temps utile pour pouvoir les étudier, nous refuserons les crédits en séance.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je ne me suis pas désintéressé de ces projets de convention, mais la Compagnie des Chargeurs réunis émet des prétentions exorbitantes. Elle réclame, par exemple, un nombre de tonnes de charbon si considérable, qu'il faudrait augmenter la subvention dans d'énormes proportions. Cette réclamation à mon sens, n'est pas justifiée et j'ai opposé un refus.

Les colonies ont un contrat avec les Chargeurs réunis pour l'Afrique occidentale qui va jusqu'au 25 juillet. Avons-nous intérêt à passer immédiatement une nouvelle convention ? Ou avons-nous intérêt, puisque nous devons payer des millions supplémentaires, à aller jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'au 25 juillet ? Pour ma part, je conclus qu'il faut aller jusqu'à l'extrême limite car nous n'aurons jamais de convention aussi profitable que celle que nous avons aujourd'hui. Toute la question est là.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je ne vous critique pas de conserver une convention que vous estimez bonne jus-

qu'au 25 juillet. Mais je proteste, puisqu'une nouvelle convention va être indispensable, qu'elle ne soit conclue que le 31 juillet. Je proteste aussi contre cette méthode qui consiste à soumettre au Parlement le projet de convention nouvelle le 31 au soir, c'est -à-dire contre une méthode qui consiste à nous mettre le couteau sur la gorge. Il est inadmissible que les services de l'Etat, que ce soit M. Meyer ou M. Rio, nous accule toujours à la même situation. Nous devons recevoir le projet au moins six mois avant son entrée en vigueur et je fais toutes réserves sur des manières d'agir qui sont néfastes pour le budget de l'Etat.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je suis en face d'interlocuteurs qui ne veulent pas céder, en face de gens qui, après avoir exposé leurs raisons, ne veulent rien accorder de plus et déclarent : C'est à prendre ou à laisser. Il n'y a donc rien à attendre de nouveaux pourparlers. J'ai eu ces Messieurs quinze fois dans mon bureau et les quinze fois je n'en ai rien tiré. Ils m'ont toujours répété : Nous vous avons fait connaître nos idées, nos idées n'ont pas varié. Je n'ai pas renoncé cependant à les convoquer encore une fois ou deux, mais je ne peux passer tout mon temps à essayer de négocier des conventions avec des gens qui ne veulent rien savoir et paraissent absolument butés.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Alors ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je vous proposerai un moyen d'état, mais je ne veux pas le faire avant d'avoir fait le maximum d'efforts. Je n'aime pas beaucoup que l'Etat intervienne lui-même. Je vous le dis franche-

ment, ce sont là des moyens empiriques qu'il ne faut prendre qu'à la dernière limite. Il y en a qui adorent les flottes d'état. Moi, je ne suis pas de ceux-là ! Je ne me résoudrai à de pareils moyens que lorsque j'aurai vu qu'il est absolument impossible de faire autrement et que l'Etat ne risque rien à exploiter lui-même étant donné les conditions exagérées qu'on lui demande. Mais je vous certifie, et j'en prends l'engagement devant la commission, que le mois de février ne se passera pas sans que vous soyez saisis.

M. LE PRESIDENT.- Nous prenons acte de votre déclaration.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Mais il ne faut pas juger trop sévèrement un Sous Secrétaire d'Etat parce qu'il n'apporte pas à l'heure fixée un projet de convention.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous faisons notre devoir.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Moi aussi, je fais le mien. Mais il y a des difficultés qu'on ne peut pas résoudre à heure fixe. Il me faut un petit délai.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nous vous le donnerons. Mais nous ne pourrions voter les crédits sans avoir examiné le projet.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Pour l'Algérie, toutes les compagnies sont dans les mêmes conditions. Elles demandent seulement une subvention de 15 millions !

M. ROUSTAN, RAPPORTEUR.- Elles vous ont demandé davantage; elles ont eu d'autres prétentions.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Parfaitement. Elles demandent non seulement à jouir de ces bateaux presque

gratuitement, mais encore leurs exigences constituent une augmentation de 15 millions. Comment voulez-vous discuter sur des bases pareilles alors que les compagnies ont le monopole du pavillon et qu'il n'y a pas de concurrence.

De mon côté, je leur demandais de payer une location pour les "Gouverneurs", de 2 millions, devant être déposés dans une caisse quelconque, pour être affectés aux grosses réparations que l'Etat est obligé de faire. Je demandais également que les tarifs soient homologués par l'Etat. Je ne peux pas admettre, en effet, étant donné le monopole de pavillon, que les compagnies puissent ^{se} livrer à toutes les fantaisies possibles aussi bien sur le fret que sur les passages.

Les compagnies ont refusé cette obligation de l'homologation. Je leur ai alors proposé, pour les soustraire à l'arbitraire de l'administration et leur enlever la crainte qu'on leur impose des tarifs inadmissibles, de suivre l'indice des prix de revient de la navigation. En d'autres termes, comme il y a 5 ou 6 facteurs prépondérants, charbon, main d'oeuvre, réparations, etc... les tarifs monteraient ou baisseraient selon la hausse ou la baisse de ces facteurs, selon un pourcentage qui pourrait être facilement établi. Les compagnies seraient ainsi à l'abri de tout arbitraire et de toute mauvaise volonté.

Elles ont refusé.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est l'échelle mobile et les fonctionnaires s'en contenteraient.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- La discussion continue sur des bases difficiles à établir. Mais je ne

pas sur la question des 15 millions, et jamais je ne demanderai)
céderai à la Chambre et au Sénat d'accorder une somme

quelle qu'elle soit. Sur les lignes de l'Algérie, avec les tarifs actuels, les compagnies peuvent récupérer les sommes qu'elles dépensent. Si je suis timoré pour créer des flottes d'état sur des lignes où il y a beaucoup d'aléas, je ne le suis plus ici parce que je suis convaincu qu'il n'y aurait pas de déboires. Mais je suis convaincu aussi que les compagnies arriveront à céder dans une mesure suffisante pour que l'accord puisse intervenir.

M. ROUSTAN. RAPPORTEUR.- Vous avez une arme dans le monopole de pavillon. Le jour où les compagnies sauront que l'Etat est prêt à considérer la navigation sur l'Algérie comme de la navigation au long cours, elles céderont. D'ailleurs, les Algériens vous disent que si vous les débarrassez du monopole de pavillon, ils consentiront à payer la différence de prix des frets sur bateaux français et bateaux étrangers.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- S'il fallait réaliser cette suppression....

M. ROUSTAN. RAPPORTEUR.- Le consortium est tout puissant car il a étranglé la concurrence, non seulement des navires étrangers mais des navires français. Aussi longtemps qu'il ne se sentira pas menacé dans son privilège, il ne cédera pas.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Pour la Corse la négociation a été entamée. Les frais généraux étaient estimés à 950.000 Frs. La Compagnie Fraissinet demande qu'ils soient portés à 1.200.000 Frs. Ce n'est pas énorme. Mais elle demande en même temps que la prime de gestion de 1 % sur la totalité des recettes soit élevée,

ce qui pourrait amener à des chiffres considérables. Cependant, c'est avec la C^{ie} Fraissinet que nous sommes le plus près de nous entendre.

Je veux espérer que pour la Corse, l'Afrique occidentale et l'Algérie, je pourrai d'ici la fin de février vous saisir des projets de convention.

La convention actuelle pour l'A.O.F. expire le 25 juillet : vous aurez le projet à temps. Pour la Corse elle expire le 15 août : vous l'aurez en février. Pour l'Algérie, le régime actuel n'est pas limité : vous avez donc tout le temps voulu.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Pour la Corse, vous envisagez un programme de constructions : huit bateaux. Mais sur ce nombre l'Allemagne pourrait en fournir 2 ou 3 C'est le seul moyen que nous ayons en effet de nous faire payer par l'Allemagne. Il ne faut pas que les contribuables paient deux fois : une fois sous forme de subventions aux compagnies, une autre fois par suite de la carence de l'Allemagne.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Deux bateaux ont déjà été commandés à l'Allemagne et nous lui commanderons tout ce qu'il sera possible de lui commander. Mais il faut ménager les intérêts français, ceux des ouvriers et ceux des constructeurs.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est une question de mesure et nous avons confiance en vous.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il ne faut pas laisser nos chantiers inactifs sous peine de faire naître le chômage, mais nous forcerons le nombre des commandes pour profiter du plan Dawes.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Nos chantiers ne sont pas

capables de suivre le rythme des grandes compagnies car la France est surtout une nation agricole.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Nos chantiers peuvent construire pour 150 millions par an.

M. SCHRAMECK.- En ce moment c'est le chômage.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Mais si l'on ne prend pas garde nous arriverons à l'inflation.

Quoiqu'il en soit, s'il y a des abus, il faut les réprimer.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je vous enverrai une note sur les méthodes employées par mes services au point de vue contrôle et des droits des compagnies, pour que vous puissiez vous faire une idée complète de la question.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Je ne mets pas en doute votre activité; je l'ai au contraire constatée.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Il faut que la commission connaisse nos méthodes et nos actes. Elle verra si nous pouvons faire davantage.

M. SCHRAMECK.- Pour les relations avec l'Afrique occidentale, il y a d'autres compagnies qui, en dehors des Chargeurs réunis, ont des services libres. Par exemple la C^{ie} Fraissinet et la C^{ie} Fabre. Je suis convaincu que vous pourriez vous entendre avec ces compagnies.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- J'ai pensé à cette idée et j'ai eu une entrevue avec MM. Fraissinet et Fabre il y a une huitaine de jours. Mais les loups ne se mangent pas entre eux.

M. SCHRAMECK.- Ils sont cependant jaloux des subventions que l'Etat accorde à l'un d'entre eux.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Ces Messieurs n'ont pas montré un grand empressement à remplacer les Chargeurs réunis. Néanmoins ils n'ont pas refusé de me soumettre leurs conditions, mais ils font beaucoup de réserves sur les ports à desservir.

M. SCHRAMECK.- Il faut desservir les ports où il y a quelque chose à prendre.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Mais nous sommes obligés de desservir des ports où il n'y a rien à prendre !

M. SCHRAMECK.- C'est la justification de la subvention.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Ces Messieurs ont trouvé que la subvention n'était pas assez large pour desservir certains ports. Ils m'ont promis de m'envoyer une note, mais je n'ai guère d'espoir de m'entendre avec eux.

M. LE PRESIDENT.- Je me permets de vous remettre un questionnaire de la part de M. le Rapporteur Général en vous priant de vouloir bien y répondre.

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

M. LE PRESIDENT.- Il ne me reste plus qu'à vous remercier de vos explications.

(M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la marine Marchande se retire).

Le Président :

de la Commission des Finances :