

C. 224-38.

— 6 —

COMMISSION relative à la loi sur la  
Marine marchande.

Nommée le 17 décembre 1901.

MM.

- Adopté*
- |                        |                                                                      |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU | { DAVID RAYNAL. <i>Vice-Président</i><br>ÉMILE LABICHE.              |
| 2 <sup>e</sup> BUREAU  | { MAILLARD.<br>BOUDENOOT.                                            |
| 3 <sup>e</sup> BUREAU  | { RICHARD WADDINGTON.<br>HUGUET. <i>Vice-Président</i>               |
| 4 <sup>e</sup> BUREAU  | { VICTOR LEYDET.<br>GUSTAVE DENIS.                                   |
| 5 <sup>e</sup> BUREAU  | { POIRRIER.<br>ANTONIN DUBOST.                                       |
| 6 <sup>e</sup> BUREAU  | { GAUTHIER (Aude). <i>Secrétaire</i><br>BARBEY.                      |
| 7 <sup>e</sup> BUREAU  | { DE CASABIANCA.<br>JULES GODIN.                                     |
| 8 <sup>e</sup> BUREAU  | { PEYTRAL. <i>Président</i><br>Comte DE TRÉVENEUC. <i>Secrétaire</i> |
| 9 <sup>e</sup> BUREAU  | { CABART-DANNEVILLE.<br>EMMANUEL HALGAN.                             |



3

# Commission de la Marine Marchande.

---

## Constitution du Bureau.

President	M <sup>r</sup> Peytral	8 voix	15 votants.
Vice President	M <sup>r</sup> Raynal	à l'unanimité.	
	M <sup>r</sup> Huguet	à l'unanimité.	
Secrétaire	M <sup>r</sup> Duvivier	à l'unanimité.	
	M <sup>r</sup> de Trévise	à l'unanimité.	

Le Président propose de réserver, par l'auditon succursive de tous les membres de la Commission, l'opinion générale de chaque bureau du Sénat.

1<sup>er</sup> Bureau. M<sup>r</sup> Raynal.

M<sup>r</sup> Raynal s'est prononcé comme favorable, d'une façon générale, à la loi telle qu'elle a été votée par la Chambre.

Il a fait, dans son bureau, un exposé sommaire des différents régimes, sous lesquels a vécu, en France, la marine marchande.

A la demande de ~~la~~ la Commission il renouvelle et expose et caractérise les points principaux du régime de la surtaxe de Paullou. Ses avantages et ses inconvénients.

Disparition de la surtaxe de Paullou. Ses effets désastreux. Nécessité d'une protection pour la marine marchande en compensation des <sup>diverses</sup> charges qu'elle supporte et en particulier de la charge qui résulte pour elle de la loi sur l'inscription maritime.

L'orateur fait un bref exposé des principales dispositions de la loi sur l'inscription maritime.

Conservant son esprit historique, il  
 montre comment le sulfate de bauxite,  
 ayant été rétabli en 1872, sous la forme de  
 "Sulfate de Bauxite", <sup>de bauxite</sup> disparut de nouveau  
 devant le menaçant réquisitoire de l'étranger =  
 Dehors la main marchande est de nouveau  
 abandonnée à sa propre force et le tarif  
 fut à l'entrée en décadence.

Danger de cet état de choses.

Révisité de Paris à un ~~Paris~~ <sup>Paris</sup> pendant. =  
 Loi de 1881. =

Primum la construction - Secundo la navigation  
 licencie de s'adresser aux marchés étrangers.

Deuxièmement aux nouvelles de construction et d'usage.

- A l'expiration de la loi de 1881 ses effets sont  
 prorogés successivement de deux fois une  
 année en attendant l'intervention d'une  
 loi nouvelle - Suppression <sup>provisoire</sup> de la Deuxième Loi.  
 Loi de 1893.

Cette loi est caractérisée par la maintenance d'efficacité  
 de la suppression de la Deuxième Loi, par des  
 avantages faits au cabotage international et  
 enfin, par un régime de faveur arbitraire  
 faite aux navires =.

Les résultats de la Loi de 1893 ne se font pas attendre.

Ils se traduisent par une décadence rapide de  
 notre marine à vapeur - décadence que le coup de  
 poignard, à beaucoup près, l'énorme <sup>anormal</sup> de notre marine à  
 voile =.

Le pavillon étranger absorbe chaque année une  
 part plus grosse de notre fret national. de Tall  
 sorte qu'en 1900 c'est 366 millions de francs  
 que nous donnons aux navires étrangers

retenu à peu 20% de volu fut au bénéfice de nos propres navires.

M<sup>r</sup> Roybal fait alors un étude rapide de la loi qui est soumise aux délibérations de la Commission. Cette loi semble avoir résolu le problème de la protection accordée à la marine marchande au niveau des divers intérêts contradictoires qui se trouvent en jeu. Elle institue un régime à la navigation pour les navires de construction française.

Comme navires de construction étrangère elle vient dans un certain mesure à l'esprit de la loi de 1887 par l'institution de la compensation d'armement - le régime de faveur fait aux navires à tonnage roumain a de plus fortes proportions par le tarif de grumes qui leur est imposé.

M<sup>r</sup> Roybal approuve la liberté introduite comme garantie du Tessa par M<sup>r</sup> le Ministre des finances.

M<sup>r</sup> Laboche s'est également présentée dans le Bureau comme favorable à la loi. Il a parlé comme rapporteur de la loi de 1887. Il a cité à l'appui de la nécessité d'ouvrir aux armateurs le marché étranger le fait qu'une compagnie de navigation a dû liquider un service régulier avec le Chili à cause de l'obligation où elle s'est trouvée en vertu de la loi de 1893, de remplacer en temps utile un navire perdu.

M<sup>r</sup> Barce. En l'absence de M<sup>r</sup> Maillart, M<sup>r</sup> Boudrot explique comment les deux commissionaires ont été élus sur des déclarations favorables à la loi; tout en insistant sur les points suivants:

Principe de rétroactivité de la loi discutable —  
nécessité d'exiger pour les propriétaires de nouvelles  
premières des garanties sérieuses de nationalité.  
Nécessité de rendre définitive l'option qui  
serait faite entre le régime de la prime et  
le régime de la <sup>parabramatisme</sup> compensation d'arriéré.

3<sup>e</sup> Bureau = M<sup>r</sup> Waddington absent.

M<sup>r</sup> Huguet estime que la limitation  
à un tonnage global de 500.000 <sup>tp</sup> est peut-être  
insuffisante.

Il s'agit de ceux qui auraient, dans le courant extra-parlementaire, adhéré aux  
conclusions résignées dans la loi aient  
ensuite mené une campagne active  
violente contre ces mêmes conclusions.

4<sup>e</sup> Bureau. M<sup>r</sup> Leydet se déclare favorable  
à la loi sauf quelques réserves de détail.

M<sup>r</sup> Dejeu, quoiqu'il n'est pas absolument  
hostile au système de primes, pense cependant,  
qu'elles doivent être réduites et qu'il est  
nécessaire d'avoir recours à d'autres moyens  
concurrentement avec elles de primes.

5<sup>e</sup> Bureau. M<sup>r</sup> Vocier se déclare favorable à  
l'ensemble de la loi =

Il se rallie au principe de rétroactivité  
qui y est inscrit en raison de l'attitude  
des constructeurs qui semblent avoir largement  
pris leurs précautions et escompté l'avenir =  
Dans un autre bureau M<sup>r</sup> de Chamaillet a  
demandé que l'âge de 7 ans fut remplacé

par l'age de 5 ans comme l'acte d'admission  
a beneficium de la loi.

~~M. Barbey~~ admet a tous les considerations.

6<sup>e</sup> Bureau.

M. A. Duboc se placent surtout au point de vue  
de la defense de nos finances, estimer que les  
premier present et pesant toujours sur  
l'ensemble sur nos finances.

Il demande si le resultat obtenu correspond  
aux sacrifices consentis.

Depuis 1893 on a depense de ce fait plus  
de 200 millions - n'est-ce pas une pure perte?  
La loi nouvelle fera-t-elle mieux?

M. A. Duboc ne le pense pas.

6<sup>e</sup> Bureau.

M. Gaut hier s'est presente comme  
favorable a la loi.

M. Barbey estime que la loi doit  
etre votee rapidement et, au besoin,  
avec modifications.

7<sup>e</sup> Bureau Monsieur de Casabianca est porteur  
de la loi.

~~cependant~~ Monsieur Godin  
l'est également tout en faisant des reserves  
sur la repercussion qu'elle pourra avoir  
sur les finances de l'Etat.

Il demande qu'on applique d'une facon  
generale a toute navigation "Subtropicales"  
les dispositions prévues a l'Article  
17 pour la navigation au delà du canal  
de Suez.

S'orateur estime qu'il y aura lieu de laisser  
le pouvoir de Gouverneur quant aux permis  
a concéder par le Colonier.

8: Bureau. M<sup>r</sup> Beytral s'est prononcé comme favorable à la loi - M<sup>r</sup> de Verneuil de même,

9: Bureau = M<sup>r</sup> Cabart-Danneville s'est <sup>parti</sup> pour des propos qu'il qualifie de "crues à l'Indoleuca" - Il préférerait un autre système de protection. M<sup>r</sup> Halgan est favorable au projet de loi sauf le principe de rétroactivité.

Tous les commissaires ayant été entendus, M<sup>r</sup> le Président estime que l'ensemble de leurs exposés pourra remplacer la discussion générale et il propose au bureau de passer directement à l'audition des ministres compétents. Il en est ainsi décidé =

~~Le~~ la Commission prend note de la demande faite par la Ligue Maritime Française d'être entendue par l'organe d'une Délégation =



2

Séance du 21 Décembre 1901

Étaient présents. M. M. Narbey, Jadin Gustave-Denis, Poivrieu Halgan, Leydet, Huguet, Cabart-Danneville, Bouleuoot, Brevenneuc, Peytral-Gauthier, Wadlington, Raynal - M. Millerand, ministre du Commerce.

La séance est ouverte à 4 h. sous la présidence de Monsieur Peytral -

Monsieur le Président présente quelques courtes observations et rappelle que la majorité de la Commission est favorable au Projet de loi voté par la Ch<sup>am</sup>; les intérêts engagés exigeant une solution prompte, il prie Monsieur le Ministre du Commerce, de vouloir bien exposer à la Commission l'économie du Projet.

Monsieur le Ministre après avoir remercié la C<sup>om</sup> de l'empressement qu'elle a mis à envoyer le Gouvernement, dit que le projet qui est soumis actuellement au Sénat n'a rien d'une improvisation. Il est sorti d'une grande Commission extra-parlementaire où il a eu le plaisir de voir plusieurs des honorables membres qui font partie de la C<sup>om</sup> actuelle du Sénat.

Le projet repose sur deux bases essentielles.

- 1<sup>o</sup> Augmentation des encouragements à la navigation à vapeur - et par suite diminution de ces mêmes encouragements à la navigation à voile.
  - 2<sup>o</sup> Institution d'une compensation d'armement aux navires à vapeur de construction étrangère armés sous pavillon français, et allocation d'une prime plus élevée de navigation aux navires de construction française.
- La première de ces bases a subi peu d'attaques. Mais la lutte a été plus vive sur la seconde.

mais par un esprit sage et naturel de transaction on a été amené à apporter des modifications au Projet et on a rendu plus difficiles les conditions nécessaires pour être admis à bénéficier de la Compensation d'armement - et Monsieur le Ministre compare le texte qui est actuellement soumis à la Commission et le texte publié après le premier rapport de M. Chyverry (Député des Bouches du Rhône)

Il signale la résistance qui s'est produite sur l'art 5 1<sup>er</sup> alinéa - sur l'art 6 2<sup>o</sup> alinéa -

à ces modifications dictées par l'idée générale de restreindre la Compensation d'armement - et sont venues s'en ajouter d'autres dictées par les nécessités budgétaires - et ainsi sont nées certains modifications à l'article 3 deuxième paragraphe - a et b

L'art de la Loi qui s'est le plus visiblement inspiré de ces nécessités d'économie est l'art 7.

Monsieur le Ministre continue à examiner successivement les articles 11 et 12 du Projet de Loi et explique <sup>également</sup> pour les mêmes raisons d'économie, M. le Ministre des Travaux (Caillaux) a combattu l'amendement de M. Julien Goujon toujours dans le même ordre de idées on a voté l'art 13. et l'art 6 alinéa 2 qui exige que les vapeurs aient une vitesse d'au moins 10 nœuds en demi-charge

Monsieur le Ministre aborde l'examen d'un 3<sup>e</sup> ordre de modifications inspirées du désir d'améliorer le sort des équipages, qui sont contenues dans l'article 4 (nouveau) ~~et~~

21, et 22 -

Il passera en revue l'article 18 - qui limite à 20 % le nombre des ouvriers étrangers occupés par les constructeurs devant les primes, et signale les modifications survenues dans l'art 17. notamment au dernier paragraphe.

En dehors de ces modifications générales, sont venues s'en ajouter d'autres au cours des débats spécialement : art 5 - dernier paragraphe - art. 6 & f. art. 15, art 16 & 2. art 19 - art 20 -

En résumé dit M. le Ministre aucune disposition importante n'a été introduite contre l'avis du gouvernement et de la Commission tout au plus pourrait on signaler dans le projet deux contradictions de forme - dans les art 10 et 5. mais en dehors de ces deux contradictions purement de forme - pour avoir toujours en présence d'un projet qui certainement de nombreuses améliorations de forme. Mais qui contient de nombreuses dispositions essentielles et efficaces en faveur de notre marine marchande -

Une question pourrait se poser. Convient-il d'apporter ces nombreuses et utiles améliorations qui touchent à la forme, ou au contraire si y aurait-il pas plus d'inconvénients qu'il n'y en aurait à procéder ainsi et ~~si~~ en restant ainsi le projet ne porterait pas atteinte à sa sérénité - ~~parfois~~ et ne courrait on pas les risques d'un échec en le renvoyant à la Chambre - le gouvernement estime pour lui Messieurs que sauf de très légères rectifications

qui s'impose il vaudrait mieux adopter le projet tel qu'il vous est présenté

M. de Brevene demande à poser une question à M. le Ministre. Pourquoi au lieu de revenir à la 1<sup>re</sup> prime est-on revenu à la Compensation d'armement.

M. le Ministre dit qu'il y a eu sur ce point de nombreuses discussions et qu'il ne pourrait guère répondre qu'en reprenant la discussion qui a eu lieu devant la Commission extra-parlementaire.

M. Praynal s'agit de ce que le rapporteur de la C.<sup>te</sup> à la Chambre a été préoccupé de connaître le rapport qui existait entre la prime à l'armement et la Compensation d'armement et lit les tableaux de comparaison.

M. Halgan attire l'attention de M. le Ministre sur l'art 7.

M. Denis demande quel serait le quantum de la dépeuse

le ministre répond <sup>au moment où la loi battait son plein</sup> M. Waddington fait observer que le rapport de M. Estier contient des renseignements très intéressants mais ces tableaux s'arrêtent à 1898 - on pourrait les compléter.

M. Leydet parlant de la prime de 5% retenue aux lycées - fait remarquer qu'elle est difficile d'application <sup>à la</sup> solution.

M. le Ministre répond qu'il a combattu et fait ses réserves sur ce point à la Chambre.

M. Praynal dit qu'on pourrait ajouter les 5% <sup>à la retenue de</sup> ~~à~~ 6% prime dans l'art 22.

M. J. Denis demande si le Ministre peut renseigner la Commission sur le mode de répartition des 5% sera-ce au prorata des salaires.

M. Barley partage l'opinion de M. Praynal et est d'avis de reporter à l'art 22. le mode de répartition des 5% prévus à l'art 21.



de M. Grosz Directeur de la Péninsular  
Havasse.

L'autre lettre est de M. Calvi -

M. le Président, demande à M. Coligny de  
vouloir bien désigner le rapporteur.

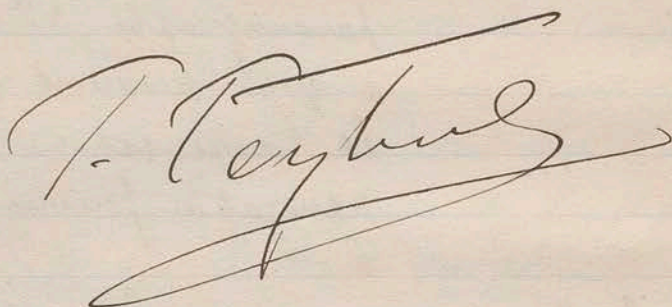
M. Praynal est désigné à l'unanimité.

M. Praynal demande à la C<sup>de</sup> de vouloir bien se  
réunir avant les vacances de Noël.

La C<sup>de</sup> décide de se réunir mardi 23 X<sup>le</sup> à  
10 h.

La séance est levée à 6 heures moins 10.

le Président.



Art 12.

M. Halgan serait en principe possible à la rétroactivité  
introduite par cet article - - Cette réserve faite, il  
demande à Monsieur le Ministre s'il ne serait pas  
possible d'insérer la date du 1<sup>er</sup> Mai au lieu du  
1<sup>er</sup> Mars, de cette façon, les constructeurs auraient  
plus de temps pour achever les navires et les  
ouvriers gagneraient plus longtemps leurs salaires  
Les constructeurs du reste seraient d'accord pour  
ne pas dépasser un chiffre de valeurs déterminé  
d'avance entre eux et le Ministre -

Séance du Lundi 23 Décembre 1901

Étaient présents MM. Barbey, Godin, J. Denis, Halgan, Boudenoot, A. Dubost, Poirrier, Maillart, Peytral, Praynal, Leydet, Labriche.

La séance est ouverte à 10 h 1/4 sous la Présidence de M. Peytral.

M. Peytral - Messieurs, nous sommes réunis pour la discussion générale et fournir à M. le Rapporteur, les indications qui lui permettront d'établir son rapport.

Monsieur le Président donne ensuite lecture d'une dépêche de M. Esteri rapporteur de la Commission extraparlamentaire et donne la parole à M. Praynal rapporteur - qui propose de discuter le projet de loi article par article - ce qui est adopté -

Art. 1<sup>er</sup>

M. Praynal propose de rédiger cet article ainsi les trois premiers paragraphes seraient supprimés.

M. Boudenoot, présente une série de remarques sur le § 4 qui a fait l'objet de diverses observations lors de ~~la~~ la première séance. Il demande ce que l'on entend par les mots de Majorité.

M. Praynal - Le règlement d'administration publique devra régler tous ces détails.

M. Boudenoot - Je n'ai fait cette observation que parce que mon bureau ne s'y a ~~pas~~ invité

Art 2.

M Praynal dit que c'est l'article très important du projet ; il ajoute qu'il a demandé à Monsieur le Ministre pourquoi le système de la Compensation d'arrondissement avait une autre base que le système de la prime

Monsieur le Ministre s'est expliqué à ce sujet. Il y a eu deux raisons pour s'éloigner du système de la prime.

1° La compensation d'armement est une récupération des frais et des charges occasionnés par l'armement d'un navire.

2° La Commission extra-parlementaire a pensé que si l'on était resté au rétablissement d'une prime on se trouverait en but aux difficultés rencontrées en 1893.

En 3° lieu il y aurait eu une grande difficulté à fixer la quotité de la prime.

M. le Rapporteur maintient qu'avec le système nouveau on a la certitude que le chiffre actuel est moindre que le 1/2 prime et même le 1/3 de prime - et il insiste auprès de la Commission pour lui faire accepter le système de la compensation d'armement. Si elle voulait rétablir le 1/3 ou le 1/4 de la prime tout serait à refaire.

M. Boudinot demande ~~pour~~ la définition l'armement administratif.

M. le Rapporteur - C'est celui qui commence quand un armateur a équipé son équipage; il finit le jour où tous les marins sont débarqués.

M. Halgan demande si les milles parcourus doivent entrer en ligne de compte.

M. Peytral dit qu'il tient à faire une observation: "la compensation d'armement est due à tout navire naviguant sous pavillon français, Je désirerais donc que tout navire naviguant sous pavillon français, reçoive une compensation d'armement et qu'en sus on accordât une prime à la navigation aux navires de construction française. Son application n'a pas lieu dans le cas actuel.

M. Boudinot De quelle façon.



M. Peytral -  
M. Praynal

Sous forme de majoration de primes.  
dit qu'il y aurait une conséquence à tirer de ces observations, ce serait de modifier la loi sur un point particulier.

Si l'on suppose la loi votée, il y aura en effet une catégorie de navires qui ne jouira pas de la compensation d'armement. Ce sont les navires de construction étrangère français depuis la loi de 1893 jusqu'à la promulgation de la loi actuelle. Ce sont d'ailleurs ceux auxquels fait allusion M. Groszoz dans sa protestation.

Pourquoi n'a-t-on pas remédié à cet état de choses - quoi que cette modification soit très équitable - C'est que ce serait une charge pour le budget - Il y a en effet 20000 tonneaux <sup>par an</sup> qui se trouvent dans la situation <sup>qui fait</sup> indiquée plus haut. Pendant 10 ans cela ferait 200 000 tonneaux - ce qui ferait en prenant une moyenne de 20 francs par tonneau une somme de 4 millions, ainsi pour donner satisfaction à M. Groszoz et à ce vrai-pro de le répéter encore à la justice et à l'équité nous aurions besoin d'une somme de 4 millions; c'est une dépense énorme que nous est impossible de faire.

M. Bouducot appelle l'attention sur le 1<sup>er</sup> § de l'art

7.  
M. Dubost dit qu'en ce qui concerne l'art 2, il n'a pas d'objection à présenter sur le principe qui y est contenu, mais qu'il a des réserves à faire touchant les chiffres et croit utile d'entendre le Ministre des Finances.

M. Raynal - répond que les chiffres ont été acceptés par le  
 le Ministre des Finances. ~~Il~~<sup>Il</sup> s'est opposé à toute  
 augmentation - le rapporteur demande que  
 la Commission donne une adhésion provisoire  
 sans laquelle il lui serait impossible de  
 commencer son rapport ; il ajoute <sup>que</sup> M.  
 Dubost trouve le système des primes  
 très bon pour le budget et n'est pas  
 persuadé de son efficacité. Mais qu'il  
 veut bien ~~de~~ prendre la peine de regarder  
 en France. Les constructions des voiliers  
 s'est tellement accrue en tous en plaçant.  
 En Italie, le trésor a dû renoncer à  
 subventionner les constructions.

M. Dubost dit qu'il accepte le principe des primes  
 contenu dans l'art 2. mais qu'il reste  
 la question du taux des primes.  
 Or, en ce moment le Ministre des Finances  
 étudie une série de documents pour savoir  
 quel serait le taux des charges de l'applica-  
 tion de la loi ; son adhésion lui paraît  
 donc provisoire et il maintient son  
 objection sur le taux des primes.

M. Labiche croit que le Ministre ne peut pas présumer  
 des résultats qui produiraient les primes -  
 Combien de navires entreraient par suite  
 de ces primes - Il faut donc inscrire  
 dans la loi un maximum qui ne  
 pourra être dépassé.

M. Raynal répond que le maximum que veut introduire  
 l'honorable M. Labiche est contenu dans  
 l'art 7 ; quant à lui il n'est pas partisan  
 d'inscrire au budget une somme déterminée.

17

M. G. Denis demande qu'on réserve la question de la franchise dont il est parlé au dernier § de l'art 2.

M. Poirier demande que le tarif des primes soit réservé.

M. Halgan et M. Peytral - C'est le bouleversement de la loi

M. Poirier croit que si l'on n'accorde pas une compensation aux navires étrangers français, ces navires ne pourront plus naviguer car ils ne pourront soutenir la concurrence.

M. Praynal répond qu'il la concurrence est peut-être un peu exagérée car les propriétaires qui ont acheté des navires à l'étranger à une époque où ils ne devaient rien attendre, ont fait leurs calculs dans ces prévisions - Il n'y aurait qu'une concurrence nouvelle, les bateaux achetés à l'étranger français, et touchant la prime de Compensation.

M. le Rapporteur croit que le nombre de bateaux touchés par la loi sera moindre que celui auquel il a été fait allusion.

M. Denis déclare que pour le bénéfice des <sup>explications</sup> observations qu'a présentées M. Praynal d'utiles son observation.

M. Barbey. Nous réservons les tarifs.

l'art 2 est provisoirement adopté.

Art 3.

M. Praynal fait remarquer de suite que la prime de 1.70 accordée par la loi actuelle est plus élevée que celle de 1.10 accordée par celle de 1843 seulement la période de 28 ans est réduite à 15.

Il présente ensuite second lieu une observation sur le deuxième paragraphe (au chiffre de 7000 francs.)

Le rapporteur est d'avis de faire disparaître cette disposition.

M. Boudessot présente une observation sur le § a de l'art 3.

M. Praynal trouve cette disposition très bonne.

M. Halgan demande si c'est provisoirement que l'on supprime les derniers mots du § a de l'art 3.

Le § a de l'art 3 est adopté.

Sur le § b M. Praynal présente quelques observations.

M. Gardin demande si les primes de pêche ~~se~~ cumuleront avec les primes.

M. Peytral et Monsieur le Rapporteur — Non — Non —

M. Poirier fait quelques remarques sur le § b - de l'art 3.

Art 4. Le 5<sup>o</sup> des primes accordées aux équipages doit être reporté à l'art 22.

Art 5. Pas de difficultés sur le 1<sup>er</sup> §.

M. Dubost présente des observations sur le dernier § de cet article.

Cet article est provisoirement adopté.

M. le Présidentève la séance à 11<sup>h</sup> 40 et remet au Secrétaire une lettre de remercement de M. le C<sup>te</sup> de Trévencenne qui n'a pu assister à la séance.

Séance du Vendredi 17 Janvier 1902.

Étaient présents M. M. Peytral, Praynal, Maillard  
Boulemoot Waddington, Hugnet, Leydet, Denis,  
Poirier, Dubost Gauthier, Darbey Goulin, de  
Crévenne, Cabant-Danneville, Halgan - Cailloux  
La séance est ouverte à 2 heures. Je sous la présidence  
de M. Peytral.

Monsieur le Président donne lecture d'une lettre de M.  
Kaltché qui s'excuse de ne pouvoir assister à la  
Réunion et de plusieurs lettres émanant de la C<sup>ie</sup>  
des Messageries maritimes, de la Bourse du Travail  
de la Ligue sur Mer, de la Ch<sup>re</sup> de Commerce de  
Rouen - Armateurs de Dunkerque - de Calais,  
protestant contre les art 2, 4, 6 de la loi votée  
par la Chambre.

Monsieur le Président propose d'entendre Mardi  
les personnes que la Commission a décidé de convoquer.  
~~Puis M.~~ et déclare qu'il va être procédé à  
l'audition de M. le Ministre des Finances sur  
la Commission a prié de venir fournir ses renseignements.  
M. le Président remercie M. le Ministre et lui prie de  
vouloir bien donner à la Commission des explica-  
tions sur les conséquences financières de la loi  
telle qu'elle a été votée par la Ch<sup>re</sup>.

M. le Ministre dit que pour <sup>évaluer</sup> expliquer les conséquences financières  
que l'ensemble des primes, sera payer sur le  
budget, il est obligé de faire certaines hypo-  
thèses -

- 1° Supposer que les navires appelés à bénéficier de la  
Compensation d'armement seraient acquis en  
2 ans.
- 2° que l'on construirait 50000 tonnes (vapeur)  
par an.

3' que chacun de ces vapeurs ferait 40 mille milles marins par an -

On arrive à peu près aux chiffres suivants avec la nouvelle loi.

En 1903	2 millions	400 000 fr.
1904	6 —	600 000
1905	9 —	500 000
1906	12 —	300 000
1907	15 —	
1908	17 —	
1909	18 —	

Les chiffres baissent en suite et l'on arrive étant donné les hypothèses, à une courbe de 15.16 ou 17 millions - Si l'on ajoute à cela la prime à la Construction de 4 millions 1/2 on arrive à un chiffre de 20 à 22 millions. M. le Ministre ne trouve pas ces conséquences trop excessives.

Il faut en outre ajouter à cette somme les charges de la Loi de 1893. ~~Non~~

Il y a à payer en 1902 17 millions 740 000 fr. de primes à la navigation plus 10 millions de primes à la construction

En 1904, 25 millions - en 1905, 23 millions en 1906 22 millions dont 18 millions rien qu'aux voiliers -

En résumé la Loi de 1893 impose des charges d'environ 5 millions pour les vapeurs, et 20 millions pour les voiliers -

Si l'on prend le total des charges de l'ancien ~~pour~~ l'on a un total de 17 millions de primes à la navigation, et 11 millions de Primes à la Construction soit 28 millions

Le chiffre s'accroît, et monte en 1905 jusqu'à  
37 millions.

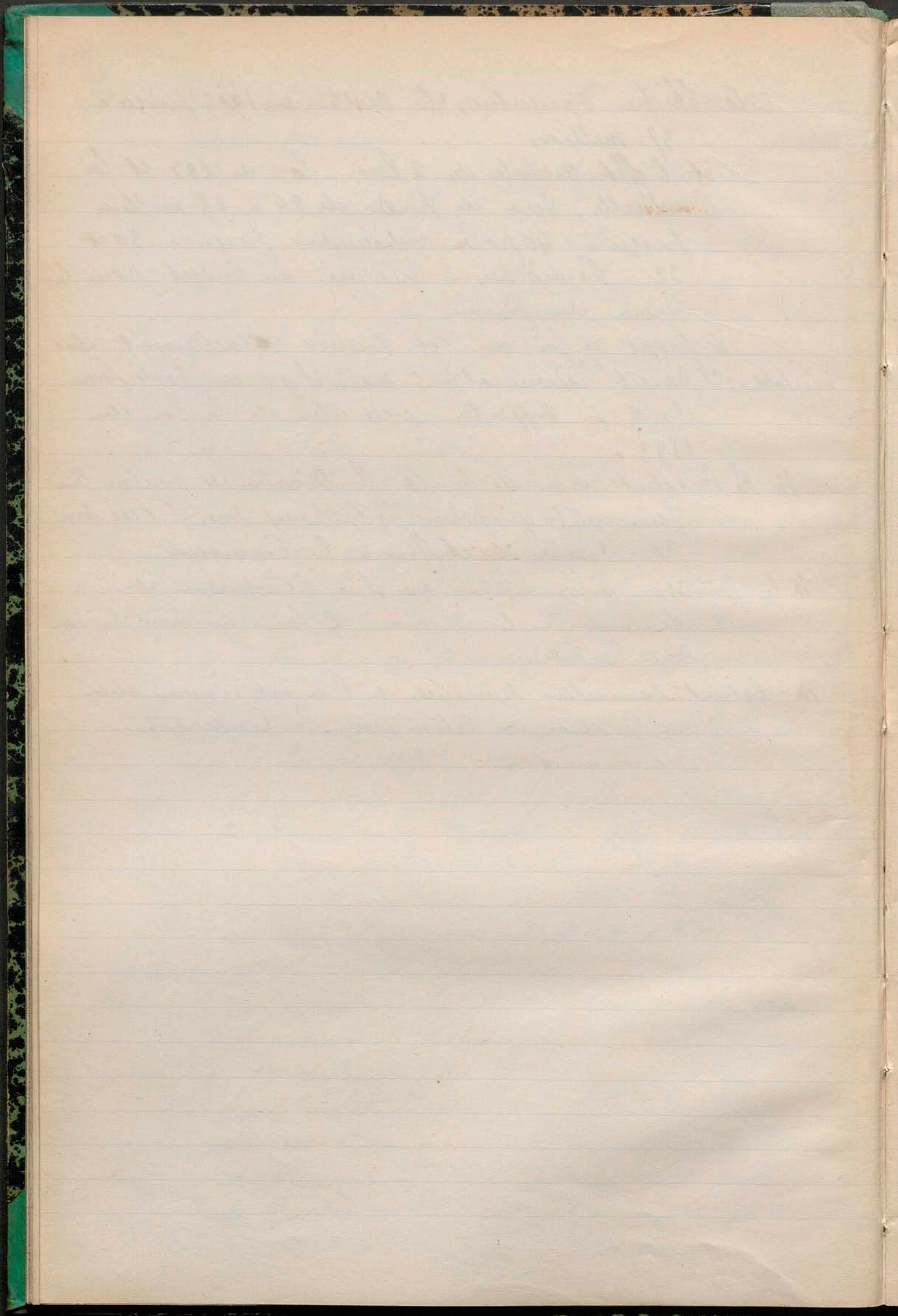
et l'effet cumulé des 2 lois, loi de 1893 et loi  
nouvelle, sera de porter de 24 à 28 millions  
jusqu'à 40 pour recouvrer jusqu'à 30 et  
32 les dépenses à inscrire au budget pour le  
service des primes.

Le projet de loi qui est soumis actuellement est  
inévitable; il paraît <sup>le plus</sup> raisonnable; mais il y a un point formu-  
lable à supporter c'est celui de la loi de  
1893.

M. le Président demande à M. le Ministre de vouloir bien  
faire autographier les tableaux dont il s'est servi  
pour donner ces chiffres à la Commission.

M. le Ministre fait connaître qu'il a l'intention de  
demander à la Commission de faire un tarif progressif  
pour la vitesse.

M. Cabant Darnville demande si l'on introduira aussi  
une question de vitesse pour la compensation  
d'assurance.





22

Janvier  
Séance du Samedi 18 Décembre 1902

La séance est ouverte à 2 1/2. Étaient présents M. Peytral  
président, Maillard, Boudriot, Richard Waddington,  
~~Hugot~~, Leydet, Denis, Poirier, Dubost, Gauthier,  
Barbey, Gadin, de Grèvenne Cabart-Danneville,  
Halgan.

M. Chagnal, dit qu'il a eu l'occasion de voir plusieurs personnes  
qui protestent contre l'art. 4 de la nouvelle loi,  
à propos de <sup>la</sup> répartition du 5% des primes.

M. Estier entre autres, lui a représenté que les  
intéressés de Marseille, étaient de très profeta  
teurs contre la disposition adoptée; ils demandent  
au Sénat de respecter la disposition de la Chambre  
en principe. On ne pourrait prendre ces 5%  
et les distribuer à tous les marins, naviguant  
sur des navires primés ou non.  
de rapporteur dit que cette objection est à beau-  
coup touché et qu'il se devait de l'exposer à  
la Commission.

M. Dubost s'inquiète des Bretons.

M. Gadin demande comment on fera la distribution  
entre les inscrits maritimes.

M. Denis - fait remarquer que d'autres industries touchent  
des primes, et que les ouvriers de ces industries  
demanderaient peut-être aussi 5% de ces primes.

M. Cabart ajoute que les marins des C<sup>tes</sup> Atlantiques,  
et des <sup>navires de</sup> Pêches qui sont subventionnés,  
réclameraient aussi ce 5%.

M. Peytral, déclare que lui-même a été touché de  
réclamations pressantes par les intéressés, et  
qu'il y aurait dans le monde maritime un  
telle général à la pensée que le Sénat pourrait  
refuser à ce que la Chambre a voulu faire en

Faveur des marins - Dans des réunions tenues à  
Marseille les marins ont à l'unanimité demandé  
que ~~ce soit~~ le personnel naviguant touchât les  
5% au prorata de son travail.

La seule difficulté résulterait du règlement  
de ces 5% et le Directeur de la Marine  
Marchande au Ministère de la Marine, M.  
Grégoire, a donné l'assurance <sup>qu'il trouvera moyen</sup> de faire équita-  
blement cette répartition.

M. Godin demande pourquoi on refuse l'attribution de  
cette prime à la g<sup>de</sup> Pêche aux marins  
pratiquant la p<sup>de</sup> Pêche.

M. Peytral répond que ce n'est pas une marine de  
Commerce.

M. de Brevenne -

Non. On répond M. Peytral : ce sont 5% qui diminueront  
rent les bénéfices des armateurs sans que le trésor  
en souffre.

M. Dubost dit que la seule objection sérieuse, c'est qu'en  
répartissant ces 5% aux navires de Commerce  
on distribuerait une véritable poignée aux  
marins - C'est la négation de toutes les lois  
économiques.

M. G. Denis fait remarquer qu'il serait peut-être bon de  
demander à quel taux pourrait varier cette  
répartition.

M. Waddington. Ces retenues sont-elles à ajouter aux primes ?  
poursuivit M. Waddington.

M. le Président Non - Non -

M. le Rapporteur dit qu'il demandera ces  
renseignements au Ministère de la Marine.

M. de Brevenne dit qu'il conclut en disant qu'il y a

soit la solution adoptée, il faut en le principe soit réservé, et il voudrait que ces 5% servissent à améliorer le sort de tous les marins, du Commerce, de la Gde pêche et même des navires postaux -

M. Cabant-Dammville dit que si l'on attribuait aux navires postaux et à ceux qui pratiquent la gde pêche cette prime, ce serait enlever à l'Armateur du Commerce une chose qui lui revient de droit :

M. Peytral. Il est entendu que l'art 4 est réservé.

M. Waddington demande à ce que l'on revienne sur l'art 3.  
et lit un <sup>passage</sup> article de M. Guillaum ~~sur~~ sur cet article.

M. Pagnal répond que ce n'est pas par hasard que cette loi Tabar a été mise - et que c'est toujours dans le même ordre d'idées, par économie, qu'elle a été introduite par le Ministre des Finances.

M. Boudriot fait remarquer qu'il y a la même anomalie pour le § 5 que pour le § 3 auquel a fait allusion M. Waddington.

M. Pagnal dit que l'atténuation des 2 § n'existe pas parcequ'il y a une disposition spéciale pour les voiliers au 2<sup>e</sup> alinéa du § 6. L'on se trouve en présence d'une détermination absolument arrêtée et le but est de supprimer la construction des grands voiliers.

M. Poirier désire que l'on revienne sur ce point et que l'on reserve cet article.

M. Boudriot appelle l'attention de M. le Rapporteur sur l'interprétation de M. Laurent Directeur de la Comptabilité publique lors de la discussion de cet article à la Chambre.

On passe ensuite à l'examen de l'art 6.

Art 6 <sup>1<sup>er</sup></sup>  
≡

Sur le 1<sup>er</sup> paragraphe. M. le Rapporteur

Président demande si l'on n'a pas observations  
à faire.

M. le Rapporteur demande que l'on mette de suite "les Vapeurs".

M. le Président. de 1<sup>er</sup> § est adopté avec la modification pro-  
posée par M. le Rapporteur.

§ 2. On passe au § 2.

M. Cabart demande si l'on ne pourrait pas dire les  
"vapeurs de toute provenance".

M. Waddington dit qu'il est saisi d'une réclamation de la  
Ch<sup>re</sup> de Commerce de Rouen, disant le chiffre  
de 25.000 milles est trop élevé -

M. le Rapporteur croit qu'en réalité cette disposition  
peut être maintenue, car les navires qui ne  
font pas le parcours <sup>sont peu importants</sup> (ce sont des bateaux ayant  
une faible machine et de qualité inférieure

M. Waddington répond qu'il connaît des navires achetés  
par des armateurs de Rouen, qui ne font  
pas dans ces conditions.

M. Cabart demande dit qu'il a été faite une protesta-  
tion analogue de la part de la Ch<sup>re</sup> de  
Commerce de La Rochelle.

§ 3 Adopté

§ 4 alinea a M. Cabart trouve que l'âge est beaucoup trop  
élevé. M. Maillard partage cette opinion.

M. Praynal dit que la C<sup>re</sup> extra-parlementaire avait fixé  
pris le chiffre non pas de 7 ans mais de 10  
ans et que c'est par suite d'une transac-  
tion que le chiffre a été abaissé; il ajoute  
qu'il trouve que toute modification au  
chiffre ne correspondrait pas à l'esprit de la  
loi.

M. Gauthier fait remarquer ce qui se passe à l'Etranger

notamment en Angleterre et en Allemagne où l'on remplace toutes les unités qui ont 6 ou 7 ans d'âge.

M. Praynal répond que ce sont pour d'autres considérations en dehors de l'âge principalement le tonnage qui en changements ont été effectués.

§4 alinea b  
c

d'alinea b. est adopté.  
Sur cet alinea M. de Préveneue demande si la vitesse de 120. ~~000~~ Milles n'est pas trop élevée, et si il n'y aurait pas lieu d'introduire une disposition particulière pour le Ports de la Manche -

d  
e

M. le Rapporteur dit que ce sont là des conditions nouvelles qui constituent de la rétroactivité par rapport à la loi de 1893. Il ne partage pas l'opinion de M. le Ministre des Finances à ce sujet et aurait préféré pour sa part le renvoi à un règlement d'Administration Publique.

M. Leydet

revenant sur l'alinea d <sup>est d'avis</sup> ~~est~~ qui il faut donner la prime en raison des services rendus au pays. il demande si il y aurait possibilité à accorder une prime proportionnelle, ne voulant pas qu'on donne la même prime à celui qui transporte 1/3 qu'à celui qui en transporte 3. trois.

f  
g

M. Praynal dit que M. le Ministre des Finances a été entendu par la Commission à ce sujet et qu'il accepte. Tout en désirant voir augmenter la prime pour les navires qui ont plus de vitesse pour empêcher la construction de navires "Camelotes" ~~pour~~ employer une expression peutive un peu vulgaire mais juste.

M. Denis

voit qu'il ne faut pas faire une disposition

~~elle~~ sera pareille pour la vitesse ; car en matière de navigation la vitesse coûte extrêmement cher, ~~en~~ ~~la~~ consommation du charbon.

Le chiffre de 10 nœuds est adopté.

§ 4 alinéa h.

M. le Président fait remarquer que cet alinéa a pour but d'éviter que les Capitains étrangers ne se portent sur les affaires françaises.

art 7.

M. Chagnal ~~fait~~ dit que cet article a donné lieu à la ~~Assemblée~~ des députés à la discussion la plus confuse.

M. Fauthier

tient à faire des réserves sur cet article, car il a l'intention de déposer avec M. Dubost un amendement.

M. Cabant Dancville a deux observations à présenter : ~~l'une~~ sur la rédaction de l'article, 1° la proportion de 30000 francs de construction française lui semble bien faible. 2° Il croit qu'il y aurait lieu de faire une échelle pour l'admission des 20000 francs de construction étrangère.

art 8.

M. G. Denis demande quelle est la portée de la responsabilité prévue au § 3 de cet article.

art 9.

M. Peytral ne comprend pas l'utilité du premier paragraphe.

M. Gabin répond que cela permettrait l'emploi de navires non primés.

M. Peytral croit que cet article est mauvais.

Cet article est réservé.

art 10 -

art 11

M. Poirrier fait les plus grandes réserves à ce sujet.

art 12.

M. Maillart demande si l'on ne pourrait pas reculer d'un mois la date du 1<sup>er</sup> Mars qui

est inscrit dans cet article.

Art 13. M. Cabart Darnette trouve les art 12 et 13 extrêmement mauvais - pour lui, c'est la faillite aux engagements pris et cela entraînera la mort des vieillards.

M. de Brémence dit que si l'on adopte le principe de la rétroactivité dans cette loi - on s'arrêtera-t-on?

M. Gadin répond que c'est en matière de droit privé <sup>le principe de la</sup> qu'il n'y a pas lieu à rétroactivité; mais <sup>la question ne se pose pas en la même manière</sup> qu'en droit civil et en droit public il n'y a pas lieu de s'occuper de cette question.

M. Boudenoit et M. Poirier ne sont pas opposés au principe contenu dans cet article 12.

M. Phaynal ~~estime~~ pour lui, il n'y a pas rétroactivité.

Art 14 M. Gadin voit qu'il y a de très gros dangers actuels à la francisation de navires naviguant ~~sous pavillon français~~. Dans l'extrême Orient achetés par des Chinois et montés par des équipages chinois. Tous ces Français cherchent à se faire franciser ~~pour~~ toucher la prime.

Art 15 -

Art 16 Cet article est la reproduction de l'art 11 de la loi de 1893.

Art 17. M. Boudenoit demande que l'on remplace dans le § 4 de cet article les mots "dans les mers d'au delà du canal de Suez" par le mot colonial.

M. Peytral ~~estime~~ que cet article est une entorse faite au principe français sur la navigation

française est réservée aux Français.

Monsieur le Ministre de la Marine sera entendu sur cet article ainsi que Monsieur le Ministre du Commerce.

Art 18. M. Peytral dit qu'une explication est nécessaire il a entendu soutenir que le 20% s'appliquait à l'ensemble des usines des fournisseurs qui concourent à construire le navire.

M. Raynal dit qu'il faudrait ajouter l'établissement ayant contribué à la construction du navire.

M. Gauthier demande si le 20% s'appliquera à toute l'année ou une partie de l'année.

Art 19 adopte provisoirement

art 20

art 21

Cet article devra être fondue avec l'art 4.

Art 22. M. Raynal croit qu'il y aurait lieu d'établir des proportions dans la répartition des sommes provenant des retenues faites sur le montant des primes.

La séance est levée à 5 h 45.



Séance du Mardi 21 Janvier 1902

La séance est ouverte à 9 heures du matin -  
Étaient présents M. Peytral, Praynal, Maillart  
~~Moussier~~ Waddington, Legdet, Denis, Parbey  
Gauthier, Cabart-Danneville, Halgan -

Monsieur le Président déclare que la C<sup>de</sup> va procéder  
à l'audition de Monsieur de Cour Grand maître  
Sénateur, et de plusieurs délégués.

M. le Président donne la parole à Monsieur  
de Grandmaison qui espère que la Commission  
voudra bien incorporer dans la loi les amendements  
qu'il a l'honneur de présenter.

M. Lecour dit un amendement sur l'article 3. § 3 et § -  
et explique à la C<sup>de</sup> qu'avec l'article tel qu'il  
est rédigé, on arriverait à ce résultat qu'un  
navire de 8000 tonnes <sup>à vapeur</sup> toucherait une prime  
moindre qu'un navire de 5 ou 6000 tonnes  
et qu'un navire de 1000 tonnes toucherait  
3 fois plus qu'un navire de 2000 tonnes  
Ce n'est certainement pas le but que la loi a  
voulu atteindre. M. Lecour voudrait que la  
prime fût constante.

M. Praynal répond qu M. Lecour peut être persuadé que la  
modification qu'il propose lui ferait par  
une grosse dépense -

M. Lecour fait observer que puisque l'on a limité le  
bonnage, le Ministre des Finances a dû tenir  
compte de la somme maximum à payer tous  
les ans.

M. Praynal dit que la question sera posée à M. le Ministre  
des Finances -

M. Lecour demande qu dans l'art 6. on porte à dix

ans la limite d'âge fixée à 7 ans à l'alinéa a  
 et qui l'a porté à 11 mois, la durée de 10 mois  
 demandée à l'alinéa g de l'art 6.

M. Praynal dit qu'il faut distinguer entre le cabotage et  
 la navigation au Long Cours.

M. Lecour. développe son amendement sur l'art. 7. et demande  
 qu'on puisse remplacer par voie d'extinction les  
 navires qui touchent la prime -

Sur l'art 12. M. Lecour croit que le Ministère  
 des finances ferait une œuvre salutaire en autorisant  
 la suppression de la date du 1<sup>er</sup> Mars. Pour lui il  
 demande la date du 1<sup>er</sup> Mai.

M. Peytral déclare que le Ministère des Finances n'était pas  
 encore fixé sur la certitude de la fixation de la  
 mise en chantier et qu'il ne pouvait se prononcer  
 d'une manière formelle -

Il est procédé ensuite à l'audition des Délégués  
 de la Ligue Maritime Française.

Messieurs les Délégués demandent sur l'art 4 que le  
 5/10 prélevé sur les primes soient joints au report  
 de l'art 22 et joints au 6/10

Sur l'art 5. ils demandent de comprendre la  
 Mer Rouge dans le Long Cours.

A l'art 17. de remplacer les mots "dans les mers  
 d'au delà du canal de Suez" par Colonial.

à l'art 22. Supprimer l'alinéas 1 et 2 des paragraphes  
 4 qui est sans objet.

M. Gudin désirerait demander à l'un des délégués M. Duprat  
 (Directeur des chargeurs réunis) son impression sur  
 la nécessité de la loi actuelle

La loi s'impose répond M. Duprat.

M. Desir demande si les mesures prises seraient efficaces.

M. Duprat ~~dit~~ dit qu'à coup sûr, ~~elle~~ La loi apportera un remède, quoique les navires existant aient une situation extrêmement mauvaise sous l'empire de la nouvelle loi.

Quant aux armateurs ils <sup>en</sup> feront beaucoup moins de bénéfices qu'auparavant de l'émoulin.

La construction des voiliers s'est accrue, on a fait 323 voiliers, mais on n'a pas eu 323 capitaines. Il y a ni officiers, ni seconds, et le nombre de capitaines qui étaient jadis de 200 par an est <sup>tombé</sup> ~~descendu~~ à 60 et est <sup>à</sup> ~~arrivé~~ à 45.

M. Desir demande si les ~~membres~~ <sup>députés</sup> délégués de la <sup>Commission</sup> Marine française pourraient indiquer si la diminution des voiliers n'influerait pas sur le coût du fret.

M. Duprat - répond négativement.

M. Maynal demande si au cas où l'on abaisserait à 5 ans la limite d'âge de 7 ans. indiquée à l'article 4 de l'art 6. ~~il~~ y aurait une différence dans le taux de la prime d'assurance.

M. Duprat répond non.

M. Waddington pose une question au propos de la construction de 50000 tonnes de vapeurs à faire par an.

M. Duprat dit qu'il y a une exagération forte. Il n'y a en effet en France que trois chantiers, en réalité deux les Forges et Chantiers de la Méditerranée, les Chantiers de la Loire qui pourraient construire ces vapeurs ils donneront au maximum 40000 tonnes par an à eux deux. Quant au chantier de Toulon de Bone, il n'y a presque pas à en tenir compte. On a en outre la transformation de chantiers.

à voile en chaudières à vapeur. C'est une pure utopie qui construirait les machines ??

En Angleterre au contraire il se construit plus de 1.500.000 tonnes par an - c'à dire 10 fois plus que notre production en dix ans.

M. Delégué dit l'exemple d'un chaudière de Normandie qui voulait transformer son outillage et construire des vapeurs.

La dépense qu'il fallait faire pour construire l'atelier des machines était de 2 millions. On y a renoncé.

M. Denis - Mais le Creusot ne fait-il pas de machines ?

M. Duprat très peu - et pour les machines de Commerce et puis il faut avoir des commandes pour avoir ces gros chaudières.

M. Poirier demande comment on peut expliquer qu'avec le mouvement de nos ports notre marine ne prenne pas un tonnage supérieur -

les navires construits ont ils navigué à vide pour toucher la prime ?

M. Duprat dit qu'il faut partir d'un point exact - les boucaux dans toute l'honorable Sénateur sont des boucaux de fausse qui ne signifient rien, il faut s'occuper du tonnage de poids -

le fret de toute en France est extrêmement faible comparé au point de vue poids spécialement -

la douane compte 3 millions de tonnes de poids exportés. ~~est~~ mais il faut en déduire un tiers (poids du sucre) - la douane compte dans ces 3 millions 8000 tonnes de sel exporté

et elle compte comme importable le sel qui a servi à saler la morue.

La vérité c'est que nous avons très peu de chiffre d'exportation. Nous exportons 2 millions de tonnes de marchandises poids - et nous importons 14 millions de

tonnes. Il faut donc qu'une loi sur la marine marchande permette de donner aux navires une prime permettant de remplacer le fret de sortie qui leur manque - Ainsi Bouleaux exportait en Argentine 10000 tonnes de vins, il exporte maintenant 150

M. Cuybat fait remarquer qu'il n'y a que les produits étrangers qui pourraient faire du profit -

M. Duprat dit qu'il est enfin fâché que la loi sur les droits de quai ait été votée - cette loi a été une très grande faute, et elle a eu outre cause un préjudice au moins qui se peut évaluer à près de 2 millions.

M. Waddington demande quelle est la cause de cette détermination.

M. Duprat dit qu'elle provient de la suppression de la perception du droit de quai pour les navires étrangers, suppression qui leur a ouvert nos ports.

M. Poincaré demande si M. Duprat s'il croit qu'avec les nouveaux sacrifices que l'on va s'imposer - nous n'aurons pas la joie de voir s'améliorer l'activité de notre marine ; peut-on espérer que les résultats seront efficaces - et que le but de la loi qui est d'arracher une partie de la part aux marins étrangers, sera atteint.

M. Duprat répond qu'il en a la certitude, car nous participerons <sup>au transport</sup> ~~à l'exportation~~ des 14 millions de tonnes que nous importons. En restant la prime à la navigation sera notre fret de sortie.

M. Denis demande si au moment où l'on fait une loi destinée à faire revivre la marine marchande, on ne pourrait pas revenir sur ~~une~~ <sup>la</sup> mesure aussi funeste que pernicieuse que est l'application de la loi sur les droits de quai -

M. Duprat répond qu'il n'aurait pu employer, l'expression plus juste et plus heureuse, pour qualifier la loi

Out parle l'Honorable Sénateur. Il partage tout à fait cette opinion et il estime que Monsieur le Ministre des Finances y trouverait une série de retours -

M. Deleque - dit qu'il faudrait aussi diminuer le coût de transport, ce qui permettrait de charger du fret lourd.

M. Denis demande si il y aurait inconvénient à l'abolition de la loi sur les droits de quai.

M. Prince de la Roche - répond que comme exportateur il n'y verrait aucun inconvénient.

M. Cabaret Danville. dit que le décret du 7 Mars 1889 sur la fausse nous met en état d'infériorité vis à vis des Allemands et des Anglais.

M. Duprat déclare qu'il y a pour lui trois questions qui lui paraissent insolubles celle des sucres, celle des Jauges et celle des Jauges - il ne croit pas pour lui que cela porte un grand préjudice.

Addition de la Delegation de Monts et St Nazaire

L'un des délégués M. Brunet dit que les ouvriers ont été très contents de la date du 1<sup>er</sup> Mars qui est indiquée à l'art 12 - ils <sup>avaient</sup> demandé de reculer la date du 1<sup>er</sup> Mars jusqu'au 1<sup>er</sup> Juillet - mais cette date ayant paru trop éloignée, ils désiraient celle du 1<sup>er</sup> Mai.

M. le Président répond que si le Ministre des Finances accepte cette date, la Commission serait favorable et ne ferait pas d'objection.

M. Halgan demande quel serait le nombre des ouvriers qui chômeraient en maintenant la date du 1<sup>er</sup> Mars.

Le délégué Entre Monts et St Nazaire - il y en aurait 3000 d'autre point sur lequel l'attention des ouvriers a

et' attire, serait de ne pas donner la Compensation  
d'armement a des navires trop vieux, ils devraient  
voir abaisser à 2 ans la limite de 7 ans. fixée à  
l'alinéa a de l'art 6.

La dernière observation que les délégués présentent  
porte sur le 5% prévus à l'art 4. de la loi  
nouvelle. Ils trouvent que la loi relative ainsi  
n'est pas pratique. ils voudraient que l'on  
capitalisât et qu'on répartit ces 5% entre tous  
les marins suivant le temps de navigation, ou  
bien qu'on le fit servir à une retraite proportionnelle  
à partir de 15 ans.

M. Deins            Comprenez vous le 5<sup>e</sup> de l'écu dans cette répartition  
M. Brunel        Oui -

Adoption de M. Grottoz et de M. Bordes  
délégués du syndicat des Armateurs du Nord.  
La première observation de ces Messieurs porte sur le § 1<sup>er</sup> fin  
de l'art 2. Il y a une grande injustice à exclure  
les navires existant actuellement.

M. Waddington demande l'appréciation de ces messieurs sur l'âge  
de 7 ans prévu à l'alinéa a de l'art 6

M. Grottoz. croit qu'il vaut mieux conserver la date de  
7 ans qui a été votée de craintes de complications  
plus de plus.

Messieurs les Délégués présentent une autre observation  
sur le § 1<sup>er</sup> de l'art 6. les chiffres de 35000 et de  
25000 n'ont leur paraissent trop élevés ils en  
demandent l'abaissement à 15000 et à 18000 -  
Autre remarque à propos des § 9 du même article  
6. les délégués trouvent que la vitesse de 10  
nœuds est insuffisante et entrave le développement  
de notre marine - Ils demandent une vitesse de 9 nœuds

32  
M. Grosvez appelle l'attention de la Commission sur la situation  
des armateurs qui auront acheté des navires avant  
la promulgation de la loi.

~~Assemblée~~  
La séance est levée à midi; il est décidé qu'elle se  
réunira à 3 heures pour procéder à l'audition  
de M. Vaton et de M. Falley représentant les  
constructeurs.

La séance est ouverte à 3 heures sous la  
présidence de M. Peytral.

M. le Président demande à M. Vaton si le texte voté par la  
Chambre donne satisfaction aux ~~armateurs~~<sup>armateurs</sup> qu'il  
représente.

M. Vaton répond affirmativement.

M. Peytral assure que le sentiment de la Commission est  
de respecter le texte de la Chambre.

Des mêmes questions sont posées à M. Falley qui  
répond dans le même sens.

---



37

Séance du Mercredi 22 Janvier 1902

La séance est ouverte à 1 heure. Étaient présents M. Cabart-Danneville, Maillart, de Brévenne, Peytral, Praynal, Waddington - Denis, Halgan, Leydet Dubost August, Barbey, Poirvies, Boudessot. audition de M. le Ministre des Finances, de la Marine et du Commerce.

Art 3 Discussion de l'amendement de M. Lecour sur les § 3 et 5 de l'art 3.

M. le Ministre des Finances, attire toute l'attention de la Commission sur le grave inconvénient qu'il y aurait à ramener la discussion de la loi devant le Ch. il conclut au *statu quo* -

M. Poirvies fait observer qu'on arrivera à ce résultat, par l'application du § a de l'art 3, c'est qu'on ne peut pas faire naviguer un navire de plus de 3000 tonneaux ou fera naviguer 2 navires de 800 tonneaux - parce qu'on fera plus dans ce second cas -

M. le Ministre dit qu'il ne peut le croire parce que la prime n'est pas le seul motif qui pousse à naviguer - ce que l'on a voulu c'est arrêter radicalement la construction des grands voiliers -

M. Halgan demande si la chambre a voulu faire disparaître la prime ou ~~si~~ si c'est une erreur de sa part.

M. le Ministre répond qu'elle l'a voulu -

l'amendement N° 1 de M. Lecour grandvoisier sur le § 7 de l'art 2 - est retiré.

On passe à l'examen de l'amendement N° 4 de M. Lecour sur l'art 7.

Art 7. M. le Ministre demande s'il ne comprendrait pas de mettre une limitation par année.

M. le Rapporteur croit qu'il faudrait qu'un règlement d'administration publique intervînt.

M. le Ministre déclare qu'il sera d'accord avec la Commission si

elle persiste dans cet ordre d'idées.

M. Raynal demande à M. le Ministre s'il est d'avis d'adopter ce qui a été demandé plusieurs de ses collègues d'abaisser la limite d'âge de 7 ans à 5 ans. pour accorder la compensation d'armement.

M. le Ministre dit qu'il desire le maintien de ce qui a été voté.

Amendement de M. Lecour sur l'art 12.

M. Raynal demande à M. le Ministre s'il veut accepter la dat du 1<sup>er</sup> Mai au lieu du 1<sup>er</sup> Mars.

M. le Ministre répond qu'il n'aura pas l'adhésion de tous les chantiers et qu'en principe il y est hostile.

M. le Rapporteur passant à la question des vapeurs de constructions étrangères demande au Ministre s'il consentirait à ajouter les 7000 tonnes aux deux cent mille prévus à l'art 7.

M. le Ministre trouve que c'est impossible.

M. Denis fait observer que ce n'est pas une question de possibilité ou d'impossibilité mais aussi de justice.

M. Poirier dit qu'il ne s'agit pour ces navires que de la compensation d'armement s'occupant de la vitess<sup>et de la</sup> <sup>destinée à parcourir.</sup> M. Raynal demande au Ministre s'il maintient la proportion de chefferie de la loi c.à d. 35.000 et 25000 mille et la vitesse de 10 nœuds.

M. le Ministre répond qu'il peut accepter l'abaissement à condition qu'on lui fasse des baliers.

M. Raynal demande ensuite à M. le Ministre s'il ne pourrait pas comme on l'a indiqué modifier avec avantage pour la marine et le baser la loi sur les droits de quai.

M. le Ministre rappelle que l'ancien lepotation

était basé sur le Tomage de Jauge des Navires  
aujourd'hui elle l'est sur le Tomage d'affetiments  
mais qu'il ne peut donner une solution actuel  
lement

M. le Président fait remarquer que retourner à la depolu  
tion ancienne, ce serait porter un préjudice  
à notre Commerce, sans favoriser notre Marine  
que pour sa part il est opposé.

Audition de M. le Ministre de la Marine  
La Commission dit à le Président voudrait vous entendre  
sur la question des 5% contenus dans l'art 4.

M. le Ministre répond qu'il ne peut donner que des rensei  
gnements superficiels. Le montant de ces 5%  
peut être évalué à 800000 fr. qu'on devrait  
diviser entre 28000 personnes, 15000 au  
long cours, 8000 au cabotage. Ce qui ferait  
35 à 40 francs par tête environ. Il ajoute  
qu'il ignore comment le Ch<sup>m</sup> entend que ces 5%  
soient répartis.

M. de Brevenac fait dire que les Marins de la petite pêche et  
de la g<sup>de</sup> pêche sont exclus, il estime pour  
lui qu'il n'en devrait pas être ainsi.

M. le Président fait remarquer que ce n'est pas l'état qui  
va payer ces 5% mais qu'ils seront  
prélevés sur les primes données aux armateurs.  
Si l'on veut aujourd'hui que tous les Marins  
profitent de ces 5% c'est qu'ils appartiennent  
à la même grande famille, mais si l'on  
désire donner cette prime aux Marins de  
la g<sup>de</sup> pêche il faut imposer la même sacrifice  
à leurs armateurs.

M. Desis demande comment se fera la répartition. Sera-ce

au prorata des salaires et jusqu'à quel grade  
 le ministre - Tous les grades seront compris dans la  
 répartition.

M. le Rapporteur ayant fait observer qu'on pourrait  
 répartir les 5% entre diverses œuvres de  
 bienfaisance destinées aux marins, M. le  
 Ministre dit qu'il n'a adopté cette solution de  
 pourcentage peut être verser ces 5% à la Caisse  
 de Prévoyance pour laquelle il prépare un  
 projet de loi actuellement.

M. Praynal demande au ministre s'il a des obser-  
 vations à faire sur l'art 20 à propos de la  
 surprime militaire de 25% qui y est prévue  
 le Ministre croit qu'on peut conserver cet article  
 sur l'art 17 relatif à la composition des équipages.

M. le Rapporteur dit qu'on a demandé l'extension  
 à la Côte d'Afrique et même à l'Atlantique.

M. le Ministre répond qu'il faut savoir exactement  
 dans quelle mesure on veut toucher à l'acte  
 de navigation de 1793 - Il faudrait en  
 outre préciser si ces navires rentreraient dans  
 la métropole et définir le cabotage interna-  
 tional colonial.

M. de la Revue dit qu'il se réserve de reprendre un  
 amendement qui a été déposé à la Chambre  
 par M. Herminier - il pose une question  
 à M. de Lamoignon sur les routes de  
 Mascate.

Audition du Ministre du Commerce

M. Praynal pose une question à M. Millerand au  
 sujet de l'amendement de M. de Cour Grandmaison  
 Sénateur sur les § 3 et 5 de l'art 3.

qui tend en supprimant dans le § 3 <sup>(en mots)</sup> "Ni au  
dessus de 0,75" et dans le § 5 "sans que  
le taux de la première année puisse etc. etc."  
~~supprimer l'air~~ à éliminer l'anomalie qui  
existe dans la loi. - Il fait remarquer que  
M. Caillaux Ministre des Finances, s'oppose à  
tout changement.

M. Millerand voit qu'il faut tenir des préoccupations qui  
inquiètent son collègue des Finances.

M. Waddington demande si on ne pourrait pas trouver  
une rédaction qui donnerait plus de satisfaction.

M. Pagnal répond qu'il avait lui-même rédigé avec M.  
Laurant un nouvel article.

On passe ensuite à l'art 2.

M. Pagnal dit qu'il y a un amendement de M. Lecour  
sur le § 7 de cet article. que le Ministre  
des Finances a repoussé pour ne pas remettre  
la loi en discussion à la Chambre.

M. le Ministre adopte la solution de son collègue des Finances.

M. le Rapporteur passe ensuite à l'amendement  
de M. Lecour sur l'art 7.

M. Poirier dit que si l'on n'accorde rien aux navires  
achetés à l'étranger, ils se retireraient et pourraient  
soutenir la concurrence. L'on va contre un  
principe de justice et d'équité.

~~Art~~ Art 4. M. le Ministre dit que il lui semble qu'il  
faut respecter les intentions que la Chambre  
a manifestées en votant cet article.

Il ne lui paraît pas possible de comprendre  
les marins de la 8<sup>e</sup> de pêche et de la Petite  
Pêche dans la répartition des 5%

Art 6. M. Pagnal demande au Ministre son avis sur  
la question du parcours. Il s'exprime

Il y a eu les contradictions les plus vives.

M. le Ministre répond qu'en ce qui touche les 35000 mille, il ne s'est pas élevé de grosses protestations, il y en a eu bien peu plus vives - en ce qui concerne les 25000 mille.

Art 9. M. le Rapporteur demande au Ministre quel est son avis sur la Consolidation de la Prime

M. le Ministre s'en rapporte à la Commission

Art 13. Le Ministre demande le maintien de l'article

Art 14. 17. Par objection

Art 18. relatif à la proportion des ouvriers étrangers. Le Ministre s'en rapporte à ce que la Commission décidera.

M. Legrelle demande à M. le Ministre s'il ne serait pas possible pour favoriser notre Commerce de venir dans les grands villes en l'étranger des magasins où nos marchandises seraient placées qui offriraient toute sorte de garanties aux commerçants.

M. le Ministre croit que l'idée de l'Honorable Sénateur n'est pas aussi faite d'application qu'il le pense qu'elle entraînerait la fois l'ordre du pays, de la Responsabilité.

M. Halgan demande s'il n'y aurait pas lieu de modifier la loi sur les droits de Guai.

M. le Ministre demande à réserver son opinion sur cette question.

La séance est levée à 5 h 1/2.

Séance du Vendredi 24 Janvier 1902

Étaient présents. MM. Cabart-Danneville, Maillard, de Brevenne, Peytral, Praynal, Madocrafton, Halgan, Godin, Barbey, Poirrier. Lequel de la séance est ouverte à 9 h. Du matin sous la Présidence de M. Peytral.

M. le Président expose un certain nombre de membres de la Commission.

M. Dubost demande que la Commission ne prenne pas de décision formelle avant d'avoir reçu les renseignements de Finance. ~~On~~ passe à l'examen des articles du projet.

Art 1<sup>er</sup> M. Godin fait une objection sur le mot avoué contenu au § 4 qu'il supprimerait.

M. Cabart dit que les notes russe, allemande, japonaise anglaise n'admettent pas d'avoués.

M. Praynal répond qu'il y a intérêt à attirer les capitaines étrangers.

d'art 1<sup>er</sup> est adopté.

Art 2 La compensation d'armement est adoptée par 6 voix contre 2 et 1 abstention.

M. Halgan fait remarquer qu'il n'y a pas similitude entre la compensation d'armement et la prime à la navigation.

M. Poirrier relève une contradiction entre le dernier § de l'art 2 et l'art 6.

Monsieur Praynal dit qu'elle n'existe pas.

M. Cabart demande la définition de l'armement administratif.

M. Praynal répond que cela se trouvera dans le règlement d'administration publique.

M. Godin voudrait que cela fut précisé dans la loi.

M. Poirrier dit que c'est défini à l'art 6.

d'art 2 est voté sous réserve par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Art 3. Le principe de la Prime à la navigation est adopté -

M. le Président fait remarquer que le point vital se trouve placé dans le § a et b

M. Poivre demande si la Ch<sup>re</sup> a bien compris ce que elle faisait -

M. Halgan est du même avis -

M. Praynal dit qu'il y a des anomalies certaines, et il propose de remplacer au 2<sup>e</sup> § de l'alinéa a, la rédaction "pour" pour les vapeurs de plus de 7000 tonneaux la prime sera réduite de moitié sur la portion de tonnage excédant le chiffre de 7000 -

M. Cabant demande à réduire le chiffre de 1.70 à 1.50

M. le Rapporteur dit qu'à 1.10, l'impôt de 1893, la construction française n'a rien produit; la commission extra-parlementaire a considéré qu'une prime élevée était nécessaire et cela par analogie avec ce qui s'était produit pour les voiliers de ministre des Finances ne combat d'ailleurs pas le chiffre de 1.70. Il y a plus, si on abaisse le chiffre pour la construction française, il faut abaisser la compensation d'armement ce qui semble impossible.

La discussion se poursuit sur les résultats de l'application du 2<sup>e</sup> paragraphe de l'alinéa a de l'art 3.

M. Halgan propose l'amendement de M. Lecour Grandcaudin, mis au voix il n'est pas adopté.

L'alinéa a est adopté

Le paragraphe b est mis en discussion le rapporteur estime que la loi n'est pas au point et que les conséquences du texte voté par la Ch<sup>re</sup> sont inacceptables - le principe proposé est adopté



après rejet de l'amendement de M. de Cour Grandmaison -  
M. Leydet demande si il y ait des mesures prises pour assurer la  
bonne qualité des navires livrés par l'industrie et constater  
la bonne conservation du bateau.

M. le Rapporteur ne voit pas le moyen pratique de donner satis-  
faction au desideratum de M. Leydet. L'intervention  
de l'état pourrait être très vexatoire.

d'art 4 est réservé.

M. Prouin demande si les <sup>marins des</sup> navires subventionnés jouissent  
d'avantages spéciaux.

M. Peytral Non -

l'art 5 est adopté -

Art 6 - M. Phaynal dit, l'on ~~commencera~~ ~~mettre~~ les vapeurs  
remplacera les ~~deux~~ au commencement de § 1<sup>er</sup>  
les navires par les vapeurs - Ajoute qu'il  
n'a pas encore reçu les renseignements qu'il  
a demandés, mais qu'on pourrait adopter  
provisoirement le chiffre - La discussion se  
poursuit assez vive.

rapport à l'alinéa a.

M. Cabant dit qu'il avait demandé <sup>l'adoption de</sup> <sup>un loi de</sup> 5 ans pour  
renouveler la Flotte.

M. le Rapporteur croit qu'il y aurait un grand danger à  
adopter le chiffre de 5 ans - car les navires de  
cet âge que l'on trouve sur le marché anglais  
sont des navires défectueux dont on a intérêt  
à se débarrasser et en résultant qu'on achèterait  
des navires défectueux dont les armateurs anglais  
auraient intérêt à vendre - en France ces  
mauvais bateaux. Il serait peut-être préma-  
turé de se prononcer là dessus avant d'avoir  
examiné la question des navires achetés à l'étranger  
de 1893 à 1903.

47  
M. Cabart fait observer que c'est justement à 7 ans que commencent pour un navire les grosses réparations, chaudières, machines -

M. Waddington croit qu'il faut réserver Crage -

M. Poirrier demande quelle serait, les premiers sur l'on appliquera. Nous voulons dit l'orateur favoriser l'armement et nous faisons une loi tellement injuste que nous commençons par décourager les gens qui ont le plus osé -

Ils ne pourront plus lutter contre les armateurs

étrangers - M. Poirrier conclut en demandant

de faire entre l'effet de navires achetés sous

l'empire de la loi de 1893 dans les 20000 tonneaux

M. Raynal dit qu'à ses yeux ce système est

indispensable - La latitude de 20000 tonneaux

est indispensable, car faire une loi aussi contraire

pour 100 000 tonneaux serait bien inutile -

M. Cabart dit qu'il soutiendra la motion de M. Poirrier et qu'il sera favorable de comprendre les 70000 tonnes dans les 20000.

M. Waddington estime que c'est aussi une question de Justice -

M. Gavini trouve la proposition de M. Poirrier tellement équitable qu'il ne peut s'empêcher de la soutenir

M. Raynal fait remarquer que l'inconvénient de cette solution c'est le sacrifice budgétaire - il est vrai qu'en réduisant la limite d'âge à 5 ans au lieu de 7, on limiterait de beaucoup la dépense -

M. Halgan demande le renvoi -

M. le Président demande si la Commission veut entendre le Ministère

M. Raynal et plusieurs membres disent Non -

La proposition de M. Raynal est mise aux voix - Elle est repoussée par 5 voix

48

contre 5 - Le paragraphe du Projet est reporté.

La Séance est levée à midi

est reprise à 3 heures.

Sont présents M. M. Cabart - Maillard de Brevenne, Peytral  
Raynal, Halgan Leydet, Gaden, deuss, Barbey  
Povris Boudinot - Nouvelle audition de  
Monsieur le Ministre du Commerce Mulleraud et de  
M. J. Caillaux ministre des Finances.

M. le Président explique aux Ministres le motif de la décision  
de la Commission de la Chambre. M. Raynal propose  
Pour ~~la loi de 1893~~ <sup>récompense</sup> les efforts que les armateurs  
ont faits de la loi de 1893, tout en tenant compte  
des nécessités budgétaires, et prévenir les réclamations  
possibles qui émaneraient des armateurs de navires  
français construits en France, ~~à leur décharge~~  
les  $\frac{2}{3}$  de la Compensation d'armement et  
d'abaissement à 5 ans la limite d'âge.

La Commission a reporté cette solution.

Monsieur le Président demande au Ministre  
s'il croit que cette proposition serait adoptée par  
la Ch<sup>bre</sup>.

M. le Ministre du Commerce trouve la proposition de M. Raynal  
assez ingénieuse; quant à lui il ne fait pas de  
question de 5 ans mis au lieu de 7 ans.  
Mais il croit que plus on touchera au projet  
moins on aura de chances de le faire aboutir.

M. Caillaux ne consent à aucun changement.

M. Halgan demande si on a soulevé à la Ch<sup>bre</sup> une  
question de réserve.

M. le Ministre des Finances répond que c'était dans le Projet  
primitif mais que la Ch<sup>bre</sup> l'a fait disparaître.

L'alinéa a est adopté.

L'alinéa b est adopté.

alinéa c - M. Gordin demande si la distance de 120 miles, n'est pas trop considérable -

L'alinéa c est adopté.

L'alinéa d est adopté.

alinéa e. M. Praynal fait remarquer que c'est une entorse au principe de la non rétroactivité

L'alinéa e est adopté. Pour la réserve que le rapport sera plus explicite.

L'alinéa f est adopté.

L'alinéa g - est relatif à la vitesse. M. Praynal croit que l'on pourrait être 10 nœuds aux essais qu'il a ~~eu~~ faire une retenue de  $\frac{1}{10}^e$  sur la prime.

M. Denis croit qu'il serait difficile de demander plus à notre marine.

L'alinéa g est adopté avec la rédaction de la Ch.<sup>ve</sup>

L'alinéa h est adopté.

Art 7. Le rapporteur croit qu'il vaut mieux adopter cet article - il ajoute que si l'amendement de M. Decour ~~est~~ cet article est adopté il faut qu'il soit complet.

Le 1<sup>er</sup> § de l'art 7 est adopté.

L'amendement de M. Decour est repoussé.

Sur le 2<sup>e</sup> alinéa M. Cabart rappelle qu'il a demandé d'établir une série d'échelons pour l'entrée des navires étrangers.

On vote sur le principe de la limitation annuelle. Elle n'est pas admise.

Le texte de la Ch.<sup>ve</sup> est adopté.

Le 3<sup>e</sup> § est réservé pour la rédaction.

d'art 8 est adopté -

Art 9. adopté' avec addition des mots " Et le Conseil d'Etat a la fin du § 2 -

Art 10 adopté - Il faudra effacer le chiffre 12. au § 2 - dans l'énumération des articles -

d'art 11 est adopté' sous le bénéfice d'une nouvelle rédaction.

Art 12. M. de Brevenne proteste contre le principe de rétroactivité qui y est contenu - MM. Halgan Maillant et Cabant Darnerville s'attachent à la protestation de leur collègue.

La date du 1<sup>er</sup> Mai est adoptée à l'unanimité

Art 13. M. de Brevenne, et Cabant protestent à nouveau contre la rétroactivité qui est contenue dans cet article -

Art 14 d'examen de l'amendement de M. de Brevenne sur cet article est réservé après l'audition du Ministre des Colonies -

Art 15 - 16 adopté' -

Art 17 - l'amendement de M. Boudenoat sur cet article est adopté' -

M. Godin dit que sur le dernier § il y a des garanties à prendre - Il faudrait s'entendre avec le Ministre des Colonies -

Art 18. adopté

Art 19 adopté'

art 20 adopté,

art 21 cet article devra être joint à l'art 4.

art 22 adopté'

Art 23 adopté -

La séance est levée à 5 h 1/2.

Séance du ~~jeudi 30 janvier~~ Mercredi 29 Janvier  
 Était présents MM. Maillart de Brevenne, Peytral  
 Raynal, Demis, Halgan Warrington Barbey

~~Cabot Dumivela - Leguet~~

La séance est ouverte à 9 h  $\frac{1}{2}$  sous la Présidence de  
 M. Peytral.

M. Raynal ~~expose qu'il est~~ rend compte à la Commission de  
 sa visite au Ministre des Finances - Il expose  
 que M. Caillaux n'a pas voulu accepter la  
 date du 1<sup>er</sup> Mai qui avait été votée à  
 l'unanimité par la C<sup>on</sup>. de Ministres Combattus  
 la loi si elle est maintenue -

Le Rapporteur ~~est davis~~ croit qu'il est néces-  
 saire de provoquer l'avis de la Commission des  
 Finances - il a engagé le Ministre à défendre  
 le Projet de loi devant cette Commission -  
 Le Ministre a promis -

Le rapporteur dit qu'il a discuté longuement  
 avec M. Caillaux sur la date du 1<sup>er</sup> Mai -

Le Ministre a ~~combattu~~ l'adoption de cette date  
 parce qu'il n'avait pas assez de garanties  
 mais il serait assez enclin à accepter cette  
 date avec une indication de limitation de  
 Somme - (45000 francs par exemple) -

Le Ministre est revenu aussi sur la question  
 de la vitesse, il estime qu'en maintenant  
 à 10 nœuds la vitesse aux états, nous allons  
 payer de la prime toute une série de  
 Navires, les caboteurs, et il serait d'avis  
 de permettre 9 nœuds aux états, mais avec  
 une diminution de la prime, qu'il augmenterait  
 pour les navires pouvant donner 9 nœuds -

M. Peytral fait remarquer que le fait des concessions qui

a'en fait pas -

M. Raynal ~~contenant~~ à rendre compte de sa conférence avec le Ministre dit qu'en <sup>sur la question</sup> ~~l'objet de la~~ question des 7000 fourneaux et des voliers le Ministre a fini par accepter notre résolution - Il admet la mort de l'excédent de 7 à 10000 fourneaux et le 1/4 de l'excédent au delà de 10000 fourneaux.

M. le Rapporteur donne ensuite lecture à la Commission du texte du Projet tel qu'il doit être proposé -

Art 1<sup>er</sup> - adopté -

Art 2. le rapporteur fait des observations dans sa rédaction la dernière § de l'art 2 du Projet de la Chambre -

M. le Président l'Art. 2 est adopté sous réserve de remarques qui ont été faites.

Art 3. le § a est adopté -

~~le~~ § b. M. le Rapporteur propose d'élever le chiffre de 0.50 qui se trouve à la fin de l'alinéa 2 à 1 franc -

le paragraphe b est adopté avec l'addition de M. Raynal -

Art 3 bis Ici se place un nouvel article sur lequel le Rapporteur appelle provisoirement Art 3 bis dont le Ministre des Finances demande l'adoption.

M. le Président proteste vivement contre l'adoption de cet article -

M. le Rapporteur dit qu'il faudrait entendre le Ministre des Finances à ce sujet - mais il ne trouve

pas qu'en principe le Ministre ait très tort.  
 des faits qu'il propose sont discutables - et M. Praynal  
 le lui a fait remarquer  
 le Rapporteur vient que le Ch<sup>bre</sup> accepterait bien  
 le Principe -

M. Cabant fait observer qu'un navire qui file 14 nœuds aux  
 États dépensera beaucoup plus même à une  
 marche de 7 à 8 nœuds qu'un navire qui n'aura  
 même que 10 nœuds aux États -

M. Peytral dit que la vitesse de 14 nœuds est commercialement  
 parlant une très s<sup>de</sup> vitesse -  
 Il ajoute qu'il désirerait savoir si le texte  
 proposé par le Ministre des Finances est le texte  
 proposé par le Gouvernement -

M. Praynal répond que l'on peut en être sûr -

M. Peytral dit qu'en fait méconnaître l'intérêt national  
 qu'il peut y avoir à posséder une flotte  
 commerciale filant 14 nœuds, l'intérêt de  
 l'État se trouve suffisamment garanti  
 par les dispositions de l'article en ce qui concerne  
 les surprenues -

le résultat sera de diminuer les subventions  
 que la Loi entend donner aux armateurs  
 et de les mettre dans un état d'infériorité  
 notoire vis à vis des armateurs étrangers.  
 le but du Ministre en proposant est  
 d'ent 3<sup>les</sup> c'est de diminuer les primes et  
 quant à lui Président de la C<sup>de</sup> il se refuse  
 absolument à entrer dans cette voie -

M. Praynal réfute les arguments de M. le Président et  
 fait remarquer le point de départ de la  
 réforme est 12 nœuds  $\frac{1}{2}$  - la vitesse  
 courante ne sera que 10  $\frac{1}{2}$  à 11 nœuds



M. Denis Il faudra entendre le Ministre  
répondre l'article que propose le Ministre des Finances.

Art 4 Cet article est réservé - Les renseignements  
qu'on avait demandés aux Ministres n'étant pas  
encore parvenus -

Art 5 Rien à changer -

Art 6 - M. Peytral estime que la Compensation d'armement  
n'a rien à faire avec le parcours.  
Une discussion assez vive s'engage sur cet article  
la séance est levée à 11 h 1/2.

Séance du Jeudi 30 Janvier 1902.

Etaient présents. M. M. Cabart - Maillard Peytral  
Raynal, Denis - Halgan Godein, Barbey,  
Couvrier Leydet. La séance est ouverte à 9 h 10

M. le Président donne lecture des observations qui lui ont été  
adressées par le <sup>Ch. du</sup> Syndicat des Constructeurs de Navires et  
de Machines Marines - et d'une lettre du Président  
du Syndicat Maritime de France -

Art 6 La discussion reprend au sujet de l'art 6.

M. Denis demande comment on pourra faire pour les  
2 conditions des 300 jours et des 35000 milles  
spécifiés à cet article.

M. Peytral demande aussi comment on calculera la Compensation  
d'armement avec ces deux données.

- 1° la durée d'armement
- 2° la distance

Mr Denis croit qu'on pourrait faire un amendement <sup>avec conseil</sup> ou bien garder le texte en mettant, "des Vapeurs de toute origine" ou bien supprimer la condition de Parcours -

Mr le Président met aux voix le § 1<sup>er</sup> qui est adopté - et met aux voix ensuite le texte de la Ch<sup>te</sup> sur le § 2.

Mr. Denis propose deux amendements.

Mr. Praynal, croit que la Compensation d'armement fournie au parcour, n'est pas dans l'esprit de la loi, car si la Compensation d'armement ne peut être accordée qu'à condition d'accomplir un parcour de 3000 milles, ce n'est plus une faveur, c'est un leurre -

Mr. Torruier pense que lorsque le 2<sup>e</sup> § a été adopté, on

Mr Denis - dit que si l'on veut ajouter "étrangers" il sera satisfait -

Mr. Praynal affirme de nouveau que la Compensation d'armement ne peut être fournie à un parcour annuel, elle est indépendante de la question de Parcours -

Mr. Cabant croit que l'on pourrait ~~amener~~ supprimer le 2<sup>e</sup> Paragraph. et mettre à la place la définition de l'armement administratif.

Mr Waddington estime que la Ch<sup>te</sup> a <sup>été</sup> mis deux conditions la ~~condition d'armement~~ compensation d'armement et le minimum de Parcours.

Mr. Godin dit qu'on pourrait peut-être supprimer au 1<sup>er</sup> § les mots "pour chaque voyage"

Mr Waddington demande pourquoi l'on ne mettrait pas le 1<sup>er</sup> § de l'art 6 à la ~~place~~ fin de l'art 3 et l'on commencerait l'art 6 par le § 2.

M. Cabart demande si l'on ne pourrait pas intercaler la définition de l'armement administratif ~~et~~ l'art 2 et supprimer le § 2 de l'art 6.

M. Peytral dit qu'il y a opposition absolue entre l'art 6 et l'art 2. il estime qu'il faut supprimer le § 2 de l'art 6.

M. Pouvier demande s'il n'y aura pas à craindre d'abus.  
M. Peytral Non.

M. Halgan est toujours partisan de la création de parcours.

M. le Président met au vote le § 2. Il n'est pas maintenu.

M. Waddington demande que le § 1<sup>er</sup> vienne prendre place à l'art 3.

M. Praynal continue la lecture de l'art 6.

M. Waddington demande si l'alinéa e est applicable aux navires régis par la loi de 1893.

M. Praynal. Oui - il ajoute que c'est en la rétroactivité en plein.

§ 9. M. Praynal dit qu'il doit donner explication à la C<sup>de</sup> sur la question des vitesses. Le ministre accorderait des primes aux navires filant 9 nœuds, avec des réductions de 25%.

M. Denis voudrait qu'on admette les navires de 9 nœuds avec une réduction de 10%, car il croit que l'Etat profiterait pécuniairement de cette modification. Les alinéas a b c d e f g h sont adoptés.

Art 7. Le rapporteur est d'avis d'adopter l'art 7. Il ajoute que il s'est préoccupé dans le dernier § de ce qui se passera quand les 300000 Français seront atteints mais ne s'en inquiète pas de présent. Le rapporteur s'en est préoccupé. et il a eu saisi

La situation des constructeurs de petits cargos qui peuvent se construire rapidement et des ceux qui auront mis en chantier de grands cargos de bon type formes qui demandent au moins 2 ans que se passera-t-il. Les premiers bénéficieront de la loi, les autres pas.

Il expliquera dans le rapport que dans le règlement d'administration publique qui interviendra, il y aura lieu de tenir compte pour la fixation de rang unique dans la loi de 2 choses.

- 1<sup>o</sup> le contrat qui aura été passé
- 2<sup>o</sup> la date de mise sur cale.

L'art 7 est adopté avec les modifications du dernier paragraphe.

Art 8 adopté

Art 9 adopté

Art 10 adopté

Art 11 adopté

Art 12. Les navires "assemblés" sont régis par l'art 6 de la loi de 1893.

Le Ministre des Finances et le Rapporteur acceptent la date du 1<sup>er</sup> Mai à 2 conditions.

1<sup>o</sup> limitation du tonnage à 4500 tonnes

2<sup>o</sup> Déclaration en douane au 1<sup>er</sup> février.

Dans ces conditions l'art-ici peut être accepté.

L'art 12 est adopté.

Art 13 Comme au texte.

Art 14. Le texte est voté tel quel, ou renvoyé à un règlement d'administration publique.

Art 15 Comme au Projet adopté

Art 16 Comme au Projet. adopté.

## de la Marine

M. Cabant dit que c'est une œuvre excellente qui remplit  
 un à un des marins, le rôle que joue la loi sur les  
 accidents un à un des ouvriers.

M. Garbey donne ses explications sur la Caisse de Prévoyance  
 et sur celle des Invalides de la Marine.

M. le Président voudrait obtenir des explications fournies par l'honorable  
 M. Garbey. Ici, que si l'on détachait des  
 6% une somme pour l'envoyer à la Caisse des  
 Invalides de la Marine, l'on diminuerait la  
 subvention de l'Etat. Il propose de supprimer  
 l'allocation indiquée au 2<sup>e</sup> §.

Le § 1 est adopté (60% seront distribués en allo-  
 cation des secours aux marins et à leurs familles)

Le § 2 est adopté (20% vont à la Caisse de  
 Prévoyance ~~des~~ des marins)

Le § 3 est adopté (20% serviront à subventionner ~~ici~~  
 et à entretenir des hôtels de marins)

La séance est levée 11 h 1/2 -

M. Leydet proteste contre l'art 16. dont les dispositions permettraient à un ministre de mettre par voie de décret des impôts en France.

L'honorable Sénateur voudrait que cette autorisation fût donnée par une loi.

M<sup>r</sup> Wadsworth a dit qu'il faudrait abroger aussi l'art de la loi de 1893 qui ~~contient~~ <sup>contient</sup> les mêmes dispositions. En fait il ne voit pas que les engagements sont aussi considérables que le signale M. Leydet.

~~Ces dispositions~~ - C'est pour éviter les lenteurs administratives qu'on a permis aux Chambres de Commerce de ne pas passer par le Parlement.

M. Leydet n'insiste pas.

Art 17. Adopté avec l'amendement de M. Boudenoit

M. Praynal a demandé au Ministre des Colonies si le dernier § ne lui ~~présentait~~ <sup>donnait</sup> pas quelque inquiétude.

Le Ministre a répondu qu'ils avaient le contrôle des Budgets de Madagascar et de l'Indo-Chine et qu'ils n'avaient jusqu'à présent rien vu passer d'excessif.

Art 18. adopté avec les modifications de M. Praynal.

Art 19 adopté sans modifications.

Art 20 adopté.

Art 21 Présenté -

Art 22. M. le Rapporteur dit qu'il serait bon de discuter l'art 4. et l'art la rédaction du Ministère de la Marine.

M. Halgan. demande ce que c'est que la Caisse de Prévoyance

Seance du Samedi 1<sup>er</sup> Fevrier 1902.

Présents MM. Maillant Peytral, Chagnal, Denis Halgan, Gordin, Barbey de Brevenne Colbert-Dauville - Leydet. La Seance est ouverte à 9 h 1/2 sous la Présidence de M. Peytral.

M. le Rapporteur fait connaître qu'il a soumis le texte du Projet à la Commission des Finances.

Il expose ensuite son entretien avec le Ministre des Finances - Il a expliqué à M. Caillaux que la Commission était hostile en principe aux modifications qu'il voudrait apporter aux conditions de vente.

Il ajoute que la question a été discutée au Conseil des Ministres qui a décidé que le Ministre des Finances viendrait à la Commission des Finances comme représentant du gouvernement.

Monsieur Chagnal dit qu'il a vu également le Ministre de la C<sup>ie</sup> et qu'il lui a demandé s'il ne pourrait pas s'entendre avec son collègue des Finances.

Celui-ci renoncera à ses dispositions sur la vente à condition que nous renoncions à nos dispositions concernant les navires de plus de 7000 tonnes. Il se fonde pour cela sur le fait que l'adoption de notre texte se mènerait en mauvaise posture vis à vis des navires portants - il demande l'établissement du chèque vote par la C<sup>ie</sup>. Il accepterait nos modifications pour les autres.

Monsieur le Rapporteur propose de passer à la discussion de l'article qui a été réservé.

Il y a ~~plusieurs~~<sup>3</sup> systèmes en premier.

1<sup>o</sup> Tout d'abord celui de la C<sup>ie</sup> que nous repoussons.

2° Celui qui consisterait à répartir les 5% aux  
ayant droit en faisant disparaître les navires  
primés - ce qui susciterait des griefs.

3° le système qui consisterait à reporter les 5% à  
l'art 22 et qui favoriserait plus l'avenir que le  
présent. En ~~favorisant~~ favorisant tous les marins qui  
pratiquent la navigation de Commerce.

M. Barbey demande à qui produiront les 5%

M. Cayrol répond que cela sera environ 700000 fr. par  
an. Soit une moyenne de 40 fr. par marin.  
Il demande à la C<sup>m</sup> si elle veut adopter le  
texte tel qu'il a été voté.

M. Barbey voudrait qu'on mit au 1<sup>er</sup> § les navires  
"primés et non primés"

M. de Brevenne croit qu'il serait fâcheux de répartir les 5%  
entre tous les marins. car il estime qu'il est  
possible de voir retrancher ~~sur~~ les marins de la  
petite et de la g<sup>te</sup> flotte qui sont presque les plus  
intéressants, qui font en tous cas la première des  
marins ~~pour~~ <sup>de</sup> notre flotte de guerre.

Il demandera la permission d'insister auprès du  
Général.

M. Barbey. Fait remarquer que la loi actuelle est une  
loi sur la marine marchande

M. de Brevenne déclare que pour lui c'est une question de  
Justice.

M. Cabant dit que lorsque les 700000 fr. auront été répartis  
proportionnellement au salaire chaque marin  
touchera 4 francs environ. Il croit qu'il faudrait  
excepter les officiers de la Répartition

M. le Président annonce qu'il va mettre aux voix la Proposi-  
tion de M. de Brevenne.  
La proposition n'est pas adoptée.



M. le Président met aux voix la proposition de M. Denis qui consiste à reporter au § 6<sup>o</sup> à l'art 22. mais il veut à faire remarquer à la C<sup>m</sup> que la M<sup>lle</sup> a déjà porté à § 6<sup>o</sup> la somme qui précédemment n'était que de 4<sup>o</sup> dans la loi de 1893. Attention que si l'on augmente les recettes de la Caisse des Invalides on diminuera d'autant la part contributive de l'Etat - qui a été en une simple restitution.

M. Denis regrette de ne pas se rallier à la proposition du Président. Il n'admet pas pour lui que cela puisse diminuer la contribution de l'Etat. Il trouve qu'on n'indemnise pas assez les malheureux victimes d'accidents; il devrait avec regret destituer quelques francs à des hommes qui s'attendent à recevoir beaucoup plus - c'est le plus sérieux motif qui le pousse à porter au § 6<sup>o</sup> à l'art 22.

M. Raynal dit qu'il ne faut pas oublier que la Chambre a voté cette disposition par ses voix, et que le report de cet article par la Commission pourrait être une cause d'achoppement. Il maintient l'art 4 en supprimant naturellement les navires "primis".

M. Cabanis veut que si l'on donne cette somme à la Caisse des Invalides la subvention de l'Etat diminuera ou non le recette ou non - il la donnerait à la Caisse de Prévoyance

La Proposition de M. Denis de porter cette subvention à l'art 22 mis aux voix n'est pas adoptée.

M. le Président dit que l'on se trouve en présence de la proposition Darbey. maintenant l'art 4 en supprimant "primis" l'art 4 est adopté par le vote.

63  
M. Leydet demande si l'on ne pourrait pas exclure  
de la prime les C<sup>es</sup> qui s'entrevoient actuellement,  
pour abaisser le prix du fret.

M. le Président invite M. Leydet à venir son idée et à en  
parler lors de la lecture du Rapport.

Au moment où la séance venait d'être levée  
M. le Ministre des Finances vient de présenter  
devant la Commission

La séance est reprise

Monsieur le Ministre demande à revenir sur l'art 3. du  
Projet de loi.

Il demande à maintenir du texte voté par la  
Chambre, et rappelle à la C<sup>m</sup> l'incarcement qu'il y au-  
rait à faire revenir le Projet à la Chambre.

M. Halgan - demande le maintien de l'amendement de

M. Decour grandmaître sur le § 3 et f de l'art 3.

Monsieur le Ministre demande en outre si la Commission  
maintient au sujet des vitesses le chiffre de la Ch<sup>m</sup>.

Monsieur le Président répond affirmativement

Monsieur le Ministre déclare que dans l'intérêt de la  
Marine il ne faut pas faire de loi qui charge  
trop le budget.

M. Praynal dit sur la Commission <sup>proposent</sup> préférer voir de  
beaucoup une réduction sur les primes que d'accepter  
ses propositions sur la vitesse.

Monsieur le Ministre se retire -

La séance est levée à 11 h 45

Séance du Mardi 4 Février 1902.

Étaient présents, M. M. Cabart, Maillart, Peytral, Maynial, G. Denis, Halgan, Godin, Perrin, Boulevois, Leydet.

La séance est ouverte à 9 h 10 sous la présidence de M. Peytral.

M. le Président rappelle que la Commission avait adopté Samedi dernier le texte proposé par son rapporteur. Comme M. le Ministre des Finances est arrivé - et à la grande surprise de la Commission est revenu sur les décisions antérieures, notamment sur l'art 3, que l'on pouvait considérer comme acquis.

Le ministre maintient en ce qui concerne la profession de tonnage au delà de 7000 tonnes. Sa 1<sup>ère</sup> décision. En deuxième lieu sur l'art 6 relatif à la vitesse il ne maintient la même limite qu'aux navires de 12 nœuds - et il la diminue de 25% entre 12 et 9 nœuds - Par contre il établit une limite pour les navires filant plus de 14 nœuds.

Il attache une importance capitale à cette adoption et il a déclaré que dans le cas où nous ne nous conformerions pas à son désir il serait présenter un amendement dans ce sens.

M. Maynial fait connaître qu'il a répondu au ministre que ce n'était certainement pas par amour de la vitesse qu'il voulait augmenter le nombre de nœuds par navire mais qu'il voulait diminuer les primes - Il ajoute que s'il désirait entrer dans cette voie, la Commission ne pourrait pas prendre l'initiative d'une diminution de primes.

M. Godin fait observer que le ministre n'a peut-être pas parlé au nom de ses collègues de Cabart.

M. Maynial répond affirmativement et dit que le Ministre

du Commerce estime que la Commission doit avant tout  
combattre à des solutions fermes, et il ne doute pas que  
le Ministre des Finances ne cède.

M. Bouverie craint que si le Ministre des Finances est dans ces idées  
il ne combatte la loi à la C<sup>de</sup> des Finances.

M. Godin dit que si l'on diminue la Prime il vaut mieux en  
pas faire de loi.

M. Halgan demande à revenir sur l'art. 3 § a et b il  
désirerait connaître si on ne pourrait faire pour les  
voiliers quelque chose d'analogue à ce que l'on a  
fait pour les steamers.

M. Praynal se demande si l'on n'aura pas le air de faire  
une très grande faveur aux voiliers.

M. Cabart dit qu'on empêchera la production des grands  
voiliers qui sont plus avantageux que les petits.

M. Praynal répond que l'honorable M. Cabart aura satisfecit  
par le nombre énorme de voiliers que nous  
possédons.

Monsieur le Président déclare que tout le monde la Commission  
est d'accord sur cet art 3 - Cet article est  
adopté.

M. le Rapporteur lit le texte du Ministre des finances rela-  
tif à la question des Vitesse.

La base est 12 nœuds 1/2	-	à cette vitesse	
les navires touchent la prime intégrale			
de 12 n. 1/2 à 11 n. 1/2	-	il y aura une baisse de	5%
de 11 n. 1/2 à 10 n. 1/2	-		10%
Au dessous de 10 nœuds	-		25%
à neuf nœuds	-	les navires ne touchent rien	
à 14 nœuds	-	les navires touchent	5% en plus
au dessus	-		10%

le rapporteur de la C<sup>de</sup> n'avait pas combattu  
cette proposition mais ce n'était pas une

proposition du Ministre - c'était un amendement de  
M. Antale Berger -

M. Chagnal dit que la question se pose ainsi -  
la Commission veut-elle maintenir la prime établie par  
la Ch<sup>re</sup>

Si oui nous ne pouvons maintenir le système du  
Ministre qui la débute.

M. Labart fait observer que l'on ne peut élever d'une main  
ce que l'on donne de l'autre, mais que d'autre  
part la vitesse augmente pour les navires étran-  
gers.

M. Peytral répond que ce que M. Labart souhaite est renfermé  
à l'art 20.

M. Poirrier demande si la vitesse de 12 n/2 est exigée par  
le Ministre est en 1/2 charge ou en cours de route.

M. le Président c'est en 1/2 charge; cela représente 11 nœuds en  
cours de route.

M. Poirrier s'opposerait à tout à la détermination de la vitesse car  
elle permettrait à certains armateurs de jouer de  
la loi - Or le but de notre loi c'est d'arriver à  
prendre le plus de marchandises possible et  
à faire un fret le meilleur marché.

M. Godin craint que l'observation de M. Poirrier n'aille  
un peu à l'encontre de la proposition du  
Ministre. Il croit qu'il faut mettre le  
Ministre et le Conseil des Ministres en face de  
cette alternative ou faire échouer la loi  
ou céder.

M. Chagnal dit qu'il ne faut demander au trésor des  
sacrifices que pour avoir une loi efficace.  
Il croit que ce qu'il y a de plus simple  
c'est d'adopter le texte de la Chambre.

M. Peytral met ce texte aux voix il est adopté à l'unanimité

M. Praynal dit que le Ministre ne peut être lui  
proposer une réduction de primes -

M. Durr ~~la Commission~~ dit qu'on pourrait examiner cette  
proposition

M. Peytral fait décider que bien que la C<sup>m</sup> ne soit saisie de  
rien - elle est hostile à toute réduction de primes

M. Poirier demande à faire des réserves -

M. le Rapporteur arrive à l'art 4.

M. le Président donne lecture de la nouvelle rédaction  
de l'art 4.

M. le Rapporteur saisit la C<sup>m</sup> d'une demande admette  
par plusieurs amendements disant qu'il serait  
juste de faire bénéficier les navires qui se  
trouvent sous l'empire de la loi de 1893 des  
~~benefice~~ dispositions contenues à l'art 5.  
Ce serait une dépense insignifiante.

M. le Rapporteur fait remarquer que ce sera une  
entorse donnée à la loi.

M. le Président croit qu'il vaut mieux repousser cette  
proposition

(La proposition est repoussée)

M. Halgan revenant sur l'alinéa b de l'art 3  
voudrait qu'on supprimât la dernière phrase  
du 2<sup>e</sup> § de l'alinéa b.

M. le Président dit qu'il faudrait peu tenir à ce  
qui a été voté il y a quelques instants

La séance est levée à 11<sup>h</sup> 40.

