SOSLHSh1/S
9169
(1939-40)

Association des Grands Ports Français

Note de l'Association	3. 4.39	
Procès-Verbal de la séance du	5. 4.39	
Note de l'Association	5. 4.39	
Lettre du M.T.P. à M. BARRES	8. 2.40	
Réponse de M. BARRES	12. 2.40	
(s) C.A.	14. 2.40	9 -

Voir D. 9243 Subvention S.N.C.F. à l'Association des Grands Ports français

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration

du 14 février 1940

-:-:-

p. 9

Communication de M. le Commissaire du Gouvernement au sujet de la réunion de l'Association des Grands Ports Français du 10 janvier 1940.-

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT déclare que M. le Ministre des Travaux Publics l'a chargé de faire la communication suivante : D'après le Procès-Verbal de la réunion de l'Association des Grands Ports Français du 10 janvier 1940, M. le Président BARRÈS, parlant en sa qualité d'Administrateur de la S.N.C.F., aurait déclaré que "pour équilibrer son budget d'exploitation, la S.N.C.F. avait suspendu la réparation des wagons à telle enseigne qu'en 1938-1939 40.000 wagons étaient garés et inutilisables faute de réparation."

Or, en fait, les 40.000 wagons garés en 1938-1939 comprenaient :

1°) des wagons inutilisables et en attente de démolition, soit environ 25.000 ;

2°) des wagons de série ancienne en parfait état d'entretien, mais qu'on avait soustraits à la circulation en raison de la baisse du trafic.

Les wagons de la 1ère catégorie ont été triés : au résultat de ce triage, les moins vétustes ont été affectés à des

.....

transports de brouettage après rapide stoppage, les autres ont été démolis. Ceux-ci et ceux-là, en dépit des plus onéreuses réparations, n'auraient pas pu être incorporés à des trains normaux.

La 2ème catégorie, dès octobre, a été pleinement utilisée malgré la cherté de l'entretien courant .

M. le Ministre des Travaux Publics a fait savoir à M. BARRÈS qu'il lui aurait fourni ces explications s'il les lui avait demandées avant la réunion de l'Association en cause. Aussi a-t-il jugé nécessaire de les lui faire parvenir par écrit.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT doit ajouter que M. le Président BARRÈS a d'ailleurs répondu au Ministre en lui signalant que la citation de ses paroles avait été inexacte et incomplète, que le sens de son intervention s'était ainsi trouvé complètement dénaturé et qu'il avait terminé sa brève intervention en rendant hommage à l'effort accompli à tous les échelons par le personnel de la S.N.C.F.

M. BARRÈS déclare qu'il n'a eu connaissance du Procès-Verbal de la réunion de l'Association des Grands Ports Français que ce matin même, en arrivant à Paris. Mais il tient à affirmer de la façon la plus nette que les paroles que lui prête le Ministre ne correspondent pas du tout à celles qu'il a prononcées. Il a répondu d'ailleurs au Ministre sur le fond même de la question la lettre que voici :

"De nombreux membres de l'Association se plaignaient, en effet, des difficultés de toute nature que rencontrent les commerçants ou industriels pour exporter sur les marchés extérieurs. Ils citaient, entre autres choses, les complications et les frais supplémentaires que la pénurie du matériel roulant et les mesures rigoureuses mises en vigueur pour accélérer la libération des wagons occasionnaient dans les ports pour les expéditions en provenance ou à destination de la navigation maritime.

.....

"Bien loin de chercher à alimenter ces critiques et, au contraire, pour apaiser les protestations, j'ai dit quelle était l'augmentation actuelle du trafic et l'effort imposé au matériel. J'ai ajouté que si, pour rechercher l'équilibre budgétaire, d'une part, et pour éviter des émissions d'obligations, d'autre part, on avait ralenti (et non pas suspendu) en 1938-1939 la réparation de certains wagons (dont 40.000 étaient à un moment sur les voies de garage) et simultanément réduit les commandes de matériel neuf, par contre, la Société Nationale des Chemins de fer Français avait décidé notamment depuis la déclaration de guerre la mise en construction d'un nombre très important de wagons couverts, de tombereaux et de locomotives, de telle sorte que, dans un délai qui ne dépendait plus que des possibilités des constructeurs et de la rapidité des livraisons, la situation serait considérablement améliorée et le parc du matériel se trouverait ramené à l'effectif de 1930.

"Après avoir enfin justifié l'augmentation des frais de stationnement et conseillé aux usagers d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement, j'ai terminé cette brève intervention en rendant hommage à l'effort accompli à tous les échelons par le personnel de la Société Nationale des Chemins de fer Français. Les membres de l'Association, sans doute satisfaits, n'ont plus insisté sur cette question.

"Tels sont les faits.

"J'ai tout lieu de croire que ces explications dissiperont toute erreur d'interprétation de mes propos et de leur intention".

M. BARRÈS ajoute que, par suite de la mobilisation du Directeur de l'Association des Grands Ports Français et de son adjoint, le Procès-Verbal de la réunion a été rédigé sans doute par une secrétaire qui a mal interprété ses déclarations. Le texte dudit Procès-Verbal ne lui a d'ailleurs pas été préalablement communiqué.

Il est certain, en tous cas, qu'on ne peut contester que les réparations de wagons aient été considérablement ralenties au cours des années 1938-1939. Un débat s'est même institué devant le Conseil d'Administration à ce sujet ; au cours de la séance du Conseil d'Administration du 26 octobre 1938, M. le Directeur Général avait lui-même proposé d'apporter, sur le budget d'exploitation de l'exercice 1939, une réduction globale de 200 millions au chapitre 3 : Matériel et Traction, dont une économie de 130 millions sur l'entretien du matériel roulant et des locomotives.

Il serait aisé d'ailleurs de trouver, dans les délibérations du Conseil, de nombreuses observations concernant l'ajournement des commandes de matériel et le ralentissement du rythme des réparations de matériel.

Quoiqu'il en soit, M. BARRÈS tient à donner l'assurance que les déclarations qu'il a faites devant l'Association des Grands Ports Français, non en tant que membre du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., mais parce que, comme Président de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes des Ports Français, il s'intéresse à tout ce qui concerne les ports, n'avaient d'autre but que d'apaiser les protestations des usagers des ports : ceux-ci éprouvent, en effet, de grosses difficultés en ce qui concerne la réception et le déchargement des wagons, étant donné l'irrégularité de la navigation maritime et les frais de stationnement qu'ils doivent acquitter.

Telles sont les explications que M. BARRÈS a tenu à donner et il remercie M. le Commissaire du Gouvernement d'avoir bien voulu mettre les choses au point.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT déclare que ce qui importe surtout, c'est qu'il soit pris acte de ce que les seuls wagons garés en 1938-1939, dont l'entretien était complètement négligé, étaient ceux destinés à la démolition.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil en prend acte.

M. BARRÈS ajoute qu'il ne manquera pas de faire apporter les rectifications utiles au Procès-Verbal de la séance du 10 janvier 1940 de l'Association des Grands Ports Français.

M. LE BESNERAIS confirme qu'il est bien exact que, dans le budget de 1939, des réductions ont été apportées aux crédits affectés à la réparation du matériel. Mais ces réductions - et

.....

c'est un point que l'Association des Grands Ports Français ignorait - étaient surtout corrélatives à l'effort de compression des trains de voyageurs poursuivi par la S.N.C.F. en 1939, et qui a libéré un certain nombre de voitures. Il en est résulté une économie de frais d'entretien et de réparation du matériel ainsi libéré.

En ce qui concerne les wagons, d'autre part, il faut distinguer ceux qui ont été garés parce qu'inutilisables et ceux qui ont été momentanément garés parce que le trafic avait diminué. Tout en maintenant ces derniers wagons en état, on économisait néanmoins les dépenses qui résultent de l'entretien courant que nécessite un wagon en service. Cette mesure était parfaitement judicieuse. Mais on a si peu négligé leur maintien en bon état que ces wagons assurent, à l'heure actuelle, un service normal.

M. LE PRESIDENT prend acte de la communication de M. le Commissaire du Gouvernement et de la réponse de M. BARRÈS, qui a déclaré qu'il ferait apporter les modifications utiles au Procès-Verbal du 10 janvier 1940 de l'Association des Grands Ports Français.

le 12 février 1940

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 février par laquelle, sur la foi des informations qui vous ont été fournies, vous me reprochez d'avoir "déclaré" à la réunion de l'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS "que pour équilibrer son budget d'exploitation la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS avait suspendu la réparation des wagons, à telle enseigne qu'en 1938-1939 40.000 wagons étaient garés et inutilisables faute de réparations".

Cette citation de mes paroles est inexacte et incomplète et le sens de mon intervention, d'ailleurs fortuite et très courte, se trouve ainsi totalement dénaturé.

De nombreux membres de l'Association se plaignaient en effet des difficultés de toute nature que rencontrent les commerçants ou industriels pour exporter sur les marchés extérieurs. Ils citaient entre autres choses, les complications et les frais supplémentaires que la pénurie de matériel roulant et les mesures rigoureuses mises en vigueur pour accélérer la libération des wagons, occasionnaient dans les ports pour les expéditions en provenance ou à destination de la navigation maritime.

Bien loin de chercher à alimenter ces critiques et au contraire pour apaiser les protestations, j'ai dit quelle était l'augmentation actuelle du trafic et l'effort imposé au matériel. J'ai ajouté que si, pour rechercher l'équilibre budgétaire d'une part, et pour éviter des émissions d'obligations d'autre part, on avait ralenti (et non pas suspendu) en 1938-1939 la réparation de certains wagons (dont

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

40.000 étaient à un moment sur les voies de garage) et simultanément réduit les commandes de matériel neuf, par contre, la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS avait décidé notamment depuis la déclaration de guerre, la mise en construction d'un nombre très important de wagons couverts, de tombereaux et de locomotives, de telle sorte que dans un délai qui ne dépendait plus que des possibilités des constructeurs et de la rapidité des livraisons, la situation serait considérablement améliorée et le parc du matériel se trouverait ramené à l'effectif de 1930.

Après avoir enfin justifié l'augmentation des frais de stationnement et conseillé aux usagers d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement, j'ai terminé cette brève intervention en rendant hommage à l'effort accompli à tous les échelons par le personnel de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS. Les membres de l'Association, sans doute satisfait, n'ont plus insisté sur cette question.

Tels sont les faits.

J'ai tout lieu de croire que ces explications dissiperont toute erreur d'interprétation de mes propos et de leur intention.

Veuillez agréer; Monsieur le Ministre, la respectueuse expression de mes sentiments de haute considération.

signé G. BARRES.

9169

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

Cabinet du Ministre

REPUBLIQUE FRANCAISE

Paris le 8 février 1940

Monsieur le Président,

Le 10 janvier, parlant à la réunion de l'Association des Grands Ports Français, vous avez déclaré, en votre qualité de membre du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. que " pour équilibrer son budget d'exploitation, la S.N.C.F. avait suspendu la réparation des wagons à telle enseigne qu'en 1938-1939 40.000 wagons étaient garés et inutilisables faute de réparations". Cette assertion produite devant une élite d'usagers et sous le couvert de votre qualité, suscite à bon droit une protestation de services qui, à vous entendre, auraient sacrifié leur devoir d'entretien pour accomplir une prouesse d'équilibre budgétaire.

Or, en fait, les 40.000 wagons garés en 1938-1939 comprenaient :

1°) des wagons inutilisables et en attente de démolitions, soit environ 25.000.

2°) des wagons de série ancienne en parfait état d'entretien, mais qu'on avait soustrait à la circulation en raison de la baisse du trafic.

Les wagons de la 1ère catégorie ont été triés : en résultat de ce triage, les moins vétustes ont été affectés à des transports de brouettage après rapide stoppage, les autres ont été démolis. Ceux-ci et ceux-là, en dépit des plus onéreuses réparations, n'auraient pas pu être incorporés à des trains normaux.

La 2ème catégorie, dès octobre a été pleinement utilisée malgrè la cherté de l'entretien courant. Ces explications vous auraient été sans doute fournies par le Directeur Général de la S.N.C.F., si vous aviez donné à vos conseils la forme de cette erreur chiffrée.

Monsieur BARRES

.....

A cause de l'autorité qui s'attache à votre nom, je suis contraint de communiquer au Conseil d'Administration, par la voix du Commissaire du Gouvernement, la protestation qu'il était de mon devoir de vous adresser en un moment où les difficultés inhérentes à l'état de guerre peuvent susciter d'injustes critiques répandues sur la foi de renseignements avantageusements hâtifs.

Veuillez croire, Monsieur le Président, à mes meilleurs sentiments et souvenirs.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

signé A. de MONZIE.

ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS

5 avril 1939

Note urgente

Une grave erreur d'appréciation du Comité de réorganisation administrative

La suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux

L'Association des Grands Ports français a consacré la séance qu'elle vient de tenir, sous la présidence de M. RIO, Sénateur, Ancien Ministre, à l'examen du décret simple du 20 mars qui, sur le rapport du Comité de réorganisation administrative, a posé le principe de la suppression de l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux. Seul le Port autonome de Strasbourg subsiste.

M. BARRES, Président du Port autonome de Bordeaux, après avoir rappelé que l'autonomie des ports de commerce n'était pas un régime hâtivement improvisé après la guerre puisqu'une loi avait déjà été votée à ce sujet en 1912, a montré la confusion faite par le Comité en assimilant les Ports autonomes à des Offices.

Les Ports autonomes ne sont pas, en effet, des services administratifs arrachés à un ministère, mais des établissements industriels et commerciaux créés en groupant tous les organismes locaux qui, auparavant, s'occupaient isolément de la gestion et de l'exploitation des ports, et en faisant participer à cette gestion les représentants du commerce et de l'industrie.

Au nom des Administrateurs des Ports autonomes, M. BARRES s'est vivement élevé contre les arguments mensongers qui ont été présentés à l'opinion publique afin de justifier la suppression de ces établissements et qui pourraient laisser croire que des irrégularités ont été constatées dans leur gestion.

Apportant à l'Assemblée de nombreuses précisions, le Président du Port autonome de Bordeaux a rappelé que, non seulement les Ports autonomes étaient soumis à plusieurs contrôles de l'Etat mais que leurs budgets et comptes étaient soumis au Parlement en annexe du Budget des Travaux Publics.

M. BARRES, puis M. DU PASQUIER, Président du Port autonome du Havre, ont montré ensuite ce qui, depuis 15 ans, avait pu être réalisé dans ces deux établissements maritimes pour le plus grand bien des économies régionales et du pays tout entier, grâce au régime de l'autonomie et à la collaboration instituée au sein des Conseils d'Administration des Ports autonomes entre les représentants des intérêts locaux ou régionaux et les représentants des intérêts généraux du pays : délégués des Administrations centrales, des Compagnies de navigation et des Grands Réseaux de Chemins de fer.

Après échange de vues, l'Association des Grands Ports français a adopté à l'unanimité la délibération suivante :

Après avoir examiné le décret simple pris le 20 mars 1939, sur le rapport du Comité de réorganisation administrative et posant le principe de la suppression des Ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

Constatant que, contrairement aux dispositions de l'article 5 du décret-loi du 12 novembre 1938 - qui a institué le Comité de réorganisation administrative- le décret du 20 mars a été pris sans l'avis préalable des Ministres signataires des décrets des 13 novembre 1924 qui ont créé les Ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

Constatant que les motifs sur lesquels le décret du 20 mars a pu être basé n'ont été vérifiés par aucune enquête directe auprès des Ports autonomes; que les représentants du commerce et de l'industrie qui les administrent - bénévolement - n'ont même pas été informés, au préalable, de cette décision,

Considérant que les arguments généraux développés dans le rapport précédent ledit décret et dans les communiqués du Ministère des Finances sont totalement inexacts en ce qui concerne les ports autonomes,

qu'en effet, la gestion, les budgets et les comptes des ports autonomes sont déjà soumis à un contrôle quotidien de l'Etat et au contrôle du Parlement,

qu'en outre les ports autonomes rentrent dans la catégorie des établissements industriels et commerciaux pour lesquels le maintien de l'autonomie est prévu par l'article 1er du décret de réorganisation du 20 mars 1939,

Considérant que les ports autonomes ont été créés pour tenir compte des leçons de la guerre et donner aux ports français la souplesse d'exploitation et la rapidité d'exécution que l'on constate dans les ports étrangers concurrents, toujours donnés en exemple,

Considérant que les résultats obtenus par les ports autonomes ont parfaitement répondu à ce qu'il en était attendu et que l'amélioration qui en est résultée a amené l'Administration-qui a continué de gérer les ports non autonomes avec le concours des Chambres de commerce maritimes - à apporter des améliorations importantes au mode de gestion des autres ports français;

Considérant que dans les circonstances actuelles il y aurait de graves inconvénients à modifier le statut des ports français ,

Considérant que le principe de l'intégration dans le budget général des taxes, dites fiscales, payées par la navigation pour le financement des travaux d'extension, d'amélioration ou de gros entretien des ports risquerait - s'il était mis en pratique aujourd'hui pour les ports autonomes - d'entraîner une généralisation dangereuse pour l'avenir de tous les établissements maritimes français, auxquels pourrait être refusée l'utilisation de ressources financières dont des lois organiques ont prévu l'affectation exclusive à l'amélioration des ports.;

Considérant que les Chambres de commerce maritimes et les usagers ont étroitement participé - par l'organe de l'Association des Grands Ports Français - à l'élaboration de la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie et à celle des textes d'application;

L'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS ,

1°/ Demande l'abrogation du décret du 20 mars, supprimant les ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

et s'élève contre les conditions irrégulières et brutales dans lesquelles ce décret a été pris ainsi que contre les assertions inexactes qui l'ont accompagné ;

2°/ Demande que l'application à ces ports des dispositions du décret réorganisant les établissements autonomes soit faite par les procédures normales, après consultation officielle des Ministères des Travaux Publics, du Commerce...,intéressés, et en collaboration avec les groupements représentatifs des usagers, consultés lors de la création du régime de l'autonomie des ports de commerce;

3°/ Demande le maintien de l'ensemble des régimes de gestion et d'exploitation de tous les ports français,tels qu'ils ont été institués et améliorés depuis la guerre.

CONFIDENTIEL

-9169

Ports autonomes

ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS

Séance du 5 Avril 1939

Membres présents :

MM. RIO	Sénateur - Ancien Ministre Président de la Commission de la Marine du Sénat Président de l'Association des Grands Ports français
DU PASQUIER	Président du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre Président Honoraire de la Chambre de commerce du Havre Vice-Président de l'Association des Grands Ports français
GEISTDOERFER	Député des Côtes-du-Nord Président de la Commission de la Marine Marchande Vice-Président de la Commission de l'Algérie, des Colonies et Pays de protectorat Président du Groupe des Députés des Ports maritimes et fluviaux Vice-Président de l'Association des Grands Ports français
BARRES	Président de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux Président Honoraire de la Chambre de commerce de Bordeaux Vice-Président de l'Association des Grands Ports français
BOUDE	Président de la Chambre de commerce de Marseille Secrétaire du Bureau de l'Association des Grands Ports français
LAMAIGNERE	Président de la Chambre de commerce de Bordeaux Commissaire des Comptes du Port autonome de Bordeaux Secrétaire du Bureau de l'Association des Grands Ports français
LE BOURGEOIS	Président de la Chambre de commerce de Rouen Conseiller de l'Association des Grands Ports français
BROSSIER	Président de la Chambre de commerce de Nantes Conseiller de l'Association des Grands Ports français
LAFAURIE-FRECHIN	Directeur de l'Association des Grands Ports français
ARNAUDTIZON	Membre du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre
AUMONT	Président de l'Union des Employeurs de main-d'oeuvre du Port et de la Ville du Havre
BORDE-FRETIGNY	Administrateur-délégué de l'Union Normande
BRULÉ	Membre-Secrétaire de la Chambre de commerce de Paris
CARLIER	Membre du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre
CHALON	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Ingénieur en Chef à la Société anonyme Hersent

Membres présents (suite) :

MM. COLLET	Président de la Chambre de commerce de Dunkerque
COTTINET	Ingénieur en Chef à la Direction de l'Exploitation de la Région Ouest de la Société Nationale des Chemins de fer français
DEJEAN	Chef du Service des Transports à la Société des Hauts fourneaux, Forges et acieries de Pompey
DENIS	Secrétaire général de la Maison Worms
DESSE	Vice-Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux Président Honoraire de la Chambre de commerce de Bordeaux
DOUDRICH	Ingénieur principal au Service commercial de la Société Nationale des Chemins de fer français
DUPONT	Directeur de la Cie des Docks -Entrepôts du Havre
EPINAY	Directeur de l'Exploitation de la Région du Sud-Ouest de la Société Nationale des Chemins de fer français
FORTHOMME	Membre du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre
GENEZ	Secrétaire de la Cie industrielle maritime
GRAFF	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur du Port autonome de Strasbourg
HECQUET	Président de l'Association des Employeurs de main-d'oeuvre dans les Ports de France Vice-Président administrateur délégué de la Société maritime nationale
HENRY	Administrateur-Directeur de la Société de transports et de manutentions industriels
C^{dt} HUBERT	Adjoint au Secrétaire général du Comité français de propagande aéronautique
de JOINVILLE	Secrétaire général de l'Association des Employeurs de main-d'oeuvre dans les Ports de France
LEMAIGNEN	Administrateur-délégué de l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens
LOMBARD	Chef du Service à l'Union coloniale française
LUCIUS	Secrétaire général de la Chambre de commerce de Strasbourg Président du Comité des Armateurs français du Rhin
MALLET	Président de la Fédération maritime du Port de Bordeaux et de ses annexes Membre du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux
MARCERON	Administrateur-Directeur de la Société commerciale d'affrêtement et de Commissions

Membres présents (suite) :

MM.	MARCHEGAY	Secrétaire général du Comité central des Armateurs de France
	MARDON	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Ingénieur en Chef des Travaux du Port de Paris
	MENUT	Trésorier-Membre de la Chambre de commerce de Cherbourg
	MEUNIER	Vice-Président de la Chambre de commerce du Havre
	MÖRCH	Président de la Chambre de commerce de La Rochelle
	MOREUX	Directeur du Journal de la Marine Marchande Membre du Conseil supérieur de la Marine Marchande
	MOTTET	Directeur du Service des Transports de la Chambre de commerce de Paris
	NASSIET	Vice-Président de la Chambre de commerce de St-Nazaire
	NICOLAS	Secrétaire général du Comptoir fluvial du Nord et de l'Est
	PAITEL	Président de la Cie de navigation Sud-Atlantique
	PASSE	Délégué du Comité des Forges de France
	PELLETIER	Secrétaire général administratif du Syndicat central des négociants importateurs de charbon en France Secrétaire général administratif du Comité central des fabricants d'agglomérés de houille du littoral français
	du PERIER de LARSAN	Conseiller général de la Gironde
	PITOIS	Administrateur Directeur général de la Société navale de l'Ouest
	POL	Président du Comité central des fabricants d'agglomérés de houille du littoral français
	de PORTES	Administrateur-Directeur de la Société des Grands Travaux de Marseille
	PUECH	Secrétaire général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines
	RAMASSEUL	Délégué de la Cie des Chargeurs Réunis
	RICHARD	Directeur du service technique de la Cie générale de navigation H.P.L.M.

Assistaient à la séance :

MM.	AUBERT	Président de la Chambre de commerce des Côtes-du-Nord
	BEAU	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Inspecteur général des Travaux Publics des Colonies
	BOUCHER	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Commissaire technique des Voies navigables et des Ports maritimes au Ministère des Travaux Publics

Assistaient à la séance (suite) :

MM. CARTIER	Président de la Chambre de commerce de Rochefort-sur-Mer
CHARRUEAU	Secrétaire général du Conseil supérieur des Travaux Publics Secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées Représentant M. Grimpret, Vice-Président du Conseil supérieur des Travaux Publics
CHENET	Président de la Commission d'Economie générale de la Sté de géographie commerciale et d'études coloniales
DOMERC	Président de la Chambre de commerce de Sète
GUILLEMIN	Administrateur des douanes à la Direction générale des douanes au Ministère des Finances
Col[1] JOSSE	Sénateur de l'Eure
LECUYER	Directeur des Affaires industrielles et commerciales au Ministère du Commerce
LEGOUY	Sous-Directeur des Ports maritimes au Ministère des Travaux Publics
LEMOINE	Inspecteur général des Ponts et Chaussées Secrétaire général du Conseil supérieur des Transports
LEPIC	Sous-Directeur de l'Association Nationale d'Expansion économique
LE ROY	Président de la Chambre de commerce de Bayonne
TARTRAT	Inspecteur général des Ponts et Chaussées Président de la Section des Ports maritimes du Conseil général des Ponts et Chaussées
TERNANT	Ingénieur des Travaux Publics des Colonies au Ministère des Colonies
Léon VINCENT	Secrétaire-Membre de la Chambre de commerce de Calais Ancien Député

Etaient excusés :

MM. CANGARDEL	Administrateur-Directeur général de la Cie générale Transatlantique Trésorier de l'Association des Grands Ports français
JOUBERT	Président de la Chambre de commerce de St Nazaire Conseiller de l'Association des Grands Ports français
FERRASSON	Président de la Chambre de commerce de Paris Conseiller de l'Association des Grands Ports français
AUBERT	Directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône
BACQUET	Député - Vice-Président de la Commission de la Marine Marchande

Etaient excusés (suite) :

MM. BARETY	Député des Alpes-Maritimes - Ancien Ministre Président du Conseil géneral des Alpes-Maritimes
de la BEAUMELLE	Délégué général du Syndicat général de l'industrie cotonnière française
BECQUART	Député du Nord
BING	Ingénieur en Chef du service technique du Comité central des producteurs et distillateurs de goudron en France
BLAISOT	Député - Ancien Ministre
BLANCHO	Député de la Loire-Inférieure - Ancien Ministre Maire de St Nazaire
BOURGEOIS	Président Administrateur-délégué de la Cie industrielle et maritime
BRARD	Sénateur du Morbihan - Président honoraire de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan
CAILLIER	Sénateur de la Gironde
CALMEL	Sénateur de la Gironde Vice-Président de la Commission de Législation civile et criminelle
COTY	Sénateur de la Seine-Inférieure - Ancien Ministre Vice-Président de la Commission du Commerce et de l'industrie
DUBOSC	Député de la Seine-Inférieure Vice-Président de la Commission des Travaux Publics
de la FERRONAYS	Député - Président du Conseil général de la Loire
FLEUROT	Sénateur - Ancien Président du Conseil général de la Seine Conseiller Municipal de Paris
FUCHS	Député du Haut-Rhin
de GRANDMAISON	Sénateur de Maine et Loire
INIZAN	Député du Finistère Vice-Président de la Commission des douanes et des conventions commerciales Vice-Président de la Commission de la Marine militaire
JONAS	Député - Président de la Commission des Travaux Publics
de KERGARIOU	Sénateur des Côtes-du-Nord
de LAFARGE	Sénateur de l'Ardèche
LAIGNIER	Secrétaire général du Comité français de propagande aéronautique
LAMY	Vice-Président de la Chambre de commerce de Caen
LE COUR GRANDMAISON	Député de la Loire-Inférieure
LEFAS	Sénateur d'Ille et Vilaine

Etaient excusés (suite) :

MM.LE GORGEU	Sénateur du Finistère - Maire de Brest - Ancien Ministre
LOURTIES	Sénateur des Landes
du LUART	Député de la Seine-Inférieure
de MAISONCELLE	Directeur Honoraire des Ports maritimes au Ministère des Travaux Publics
MARECHAL	Administrateur de la Société Nationale d'affrètement
André MARIE	Député - Ancien Ministre
MARQUET	Député - Ancien Ministre- Maire de Bordeaux
MILLERAND	Sénateur - Ancien Ministre
MORARD	Président de la Chambre de commerce d'Alger Président de la Région économique d'Algérie
MOUQUET	Président de la Chambre de commerce de Dieppe
NAUDIN	Directeur du Comité d'action économique et douanière
PAGEOT	Député - Maire de Nantes
C^dt^ REY	Chef de la Section des Transports au Secrétariat général du Conseil supérieur de la Défense Nationale
ROUX-FRESSINENG	Sénateur d'Oran Vice-President de la Commission de l'Algérie du Sénat
SCHIAFFINO	Gérant de la Cie algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord
TAUDIERE	Député des Deux-Sèvres Vice-Président de la Commission des douanes et des conventions commerciales
WEIL	Directeur général de la Cie générale de traction sur les voies navigables

=====

ORDRE DU JOUR :

1°/ SUPPRESSION DU REGIME DE L'AUTONOMIE DES PORTS MARITIMES
-Communication de M. Georges BARRES, Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux

2°/ QUESTION D'ORDRE INTERIEUR
- Compte-rendu financier de l'exercice 1938

=======

La séance est ouverte à 10 heures, par M. Alphonse RIO, Sénateur, Ancien Ministre, Président de l'Association des Grands Ports français

M. le President donne lecture des lettres adressées au Bureau par

certains membres qui s'excusent de ne pouvoir assister à la réunion.

M. le Président dit les regrets des membres de l'Association en apprenant le naufrage du S/S " St Prosper " de la Société navale de l'Ouest, le 8 mars et la disparition de son équipage. L'Association des Grands Ports français s'associe au deuil qui frappe la Société navale de l'Ouest.

-Marques unanimes d'assentiment-

1°/ SUPPRESSION DU REGIME DE L'AUTONOMIE DES PORTS MARITIMES
-Communication de M. Georges BARRES, Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux

M. le Président déclare que, malgré l'obligation dans laquelle il se trouve de se rendre à Versailles en vue de l'élection présidentielle, il a tenu à ouvrir lui-même la séance pour bien marquer l'importance qu'il attache à la question de la suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux et pour dire les efforts qu'il entend poursuivre pour que l'on revienne sur une décision pleine d'inconvénients.

Quand on sait tout le travail qui avait été nécessaire pour arriver à l'institution du régime de l'autonomie des ports de commerce, la satisfaction avec laquelle les milieux commerciaux l'ont accueilli en 1920, les résultats qui ont été obtenus, les améliorations qui en sont résultées pour tous les ports, on se demande véritablement pourquoi le Comité de la "Hache" a proposé la suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux...On se demande, dit M. le Président, si beaucoup des représentants des Administrations qui ont contribué à cette mesure savent exactement l'importance de ce qui avait été réalisé.

Dans les milieux interessés, on ignore les motifs de la suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux. Les Ministres du Commerce, de la Marine Marchande, des Travaux Publics n'ont pas été consultés; on a négligé de prendre leur avis.

M. le Président estime inadmissible, même lorsqu'on veut réorganiser l'Etat, de prendre des décisions aussi importantes, de supprimer des régimes qui ont fait leurs preuves sans recueillir - tout au moins - les observations des Ministres qui ont signé les décrets instituant ces régimes et

sans faire la moindre enquête auprès des représentants des grands organismes que l'on veut supprimer..

L'Association des Grands Ports français a beaucoup travaillé à la réalisation de l'autonomie des ports; elle ne peut pas ne pas dire son opinion sur le décret du 20 mars.

Il faut aussi qu'elle connaisse le rapport du Comité de réorganisation administrative au vu duquel le décret du 20 mars a été pris, afin de pouvoir faire de nouvelles démarches auxquelles M. le Président proposera aux membres de la Commission de la Marine du Sénat de s'associer.

-Applaudissements unanimes-

-M. RIO cède la présidence à M. du Pasquier, Président du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre,Vice-Président de l'Association des Grands Ports français.-

M. DU PASQUIER, Président du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre, Vice-President de l'Association des Grands Ports Français, remercie, au nom de tous, M. le Président Rio de l'activité qu'il ne cesse d'apporter à la défense de la Marine Marchande française et des ports français.

-Marques unanimes d'approbation-

M. le Président offre la parole à M. Barrès, Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux.

M. BARRES, Président du Conseil d'Administration du Port autonome de Bordeaux, Président de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français, fait l'exposé suivant :

"Messieurs,

L'oeuvre très importante que l'Association des Grands Ports Français avait menée à bien, avec le concours de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français et grâce aussi au dévouement de ses deux regrettés Présidents, les Sénateurs Charles Chaumet et Louis Brindeau, a été détruite par un simple trait de plume..

L'autonomie des ports maritimes de commerce avait été amorcée par une proposition de loi de MM. Faure et Siegfried , déposée en 1886, renouvelée en 1903 par M. Le Cour Grandmaison, puis en 1906 par M. Jarret, elle avait été finalement acceptée par le Gouvernement qui - après de longues enquêtes - déposait un projet de loi en octobre 1909. Ce projet, voté en 1910 par la Chambre et le 22 décembre 1911 par le Sénat, fut promulgué en janvier 1912.

Un décret d'application, sous forme de réglement d'administration publique, fut pris ensuite, en 1916, 4 ans après...

Malheureusement, ce réglement d'administration publique restreignait sensiblement les dispositions assez libérales de la loi de 1912. Il n'est pas douteux, en effet, qu'à cette époque l'Administration des Travaux Publics ne voyait pas d'un oeil très favorable la décentralisation qui était la conséquence de la loi de 1912.. Et c'est pourquoi le réglement de 1916 ne refletait pas le même esprit que la loi de 1912 elle-même. Il en résulta que les Chambres de commerce maritimes n'utilisèrent pas la loi de 1912 qui resta lettre morte..

La question fut donc reprise; cette fois sur l'initiative de l'Association des Grands Ports français et de l'Union des Chambres de commerce maritimes. Leurs efforts, la grande énergie de leur Président, Charles Chaumet, et du Sénateur Louis Brindeau aboutirent à la loi du 12 juin 1920 qui devint la charte des ports autonomes.

Un reglement d'administration publique fut pris ensuite pour faciliter l'application de cette loi. Cette fois, le décret fut préparé par une Commission de rédaction dans laquelle les Ports étaient représentés: M. Barrès en faisait partie comme représentant de l'Union des Chambres de commerce maritimes. Cette Commission était présidée par M. Tirman, Conseiller d'Etat, le Ministre des Travaux Publics y était représenté par M. Le Besnerais, Chef de Service d'Exploitation des Ports. Du fait de sa composition, la Commission fit un travail très approfondi et le 23 septembre 1921, au bout d'un an, le réglement d'administration publique parut.

Il fallut encore 3 ans pour mettre le régime d'autonomie en application au Havre et à Bordeaux et également à Strasbourg -Strasbourg est aussi port autonome, mais avec des modifications dues à sa situation particulière-.Pendant ces trois années, on procéda aux études , enquêtes et investigations nécessaires non seulement à Paris, mais encore sur place, dans les ports mêmes..

Si vous voulez bien vous rappeler ces deux dates : première proposition concernant l'autonomie des ports français : 1886, décret établissant le regime de l'autonomie dans les ports du Havre et de Bordeaux : 13 novembre 1924, il a fallu 38 ans, deux lois successives, de nombreuses

enquêtes, discussions, rapports pour que trois ports f r a n ç a i s obtiennent l'autonomie. 38 ans pour que des grands ports français aient un régime analogue à celui depuis longtemps réalisé dans quantité de grands ports étrangers, Londres, Liverpool, Southampton, Brême, Hambourg,Amsterdam,Rotterdam,Anvers,Venise,Gênes...

Mais pour démolir ce régime, il a fallu beaucoup moins longtemps, il a suffi d'un simple décret, pris sans aucune espèce d'enquête,d'étude sur place, sans consultation des Directeurs de Ministères intéressés, sans consultation des Présidents et des membres des Conseils d'administration des Ports autonomes. Le Président Du Pasquier a appris la chose en tournant le bouton de sa T.S.F., et moi-même par un coup de téléphone d'un journaliste bienveillant qui, à 11 heures du soir, m'a annoncé que le lendemain matin paraîtrait à l'Officiel un décret supprimant l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux...je vous prie d'excuser ces incidents personnels, je les cite uniquement pour montrer avec quelle légèreté des dispositions aussi importantes ont pu être prises.

Je voudrais maintenant examiner si les raisons données pour justifier cette suppression ont quelque valeur..

Le rapport qui précède le decret du 20 mars témoigne d'une ignorance totale du rapporteur en ce qui concerne le régime de l'autonomie des ports Je vous demande la permission, au cas où vous ne le connaîtriez pas de vous en lire les principaux passage :

"L'effort entrepris par le Gouvernement pour mener à bien le redressement financier suppose qu'il soit fait retour aux principes fondamentaux de ...clarté et de...sincérité dans les recettes et les dépenses de l'Etat. C'est pour ce motif que le Comité de réorganisation administrative s'est préoccupé de mettre fin aux trop nombreuses infractions aux règles de l'unité et de l'universalité budgétaires qu'avaient consacrées les pratiques de ces dernières années.

Sans doute le principe de l'unité ne peut-il conduire à réincorporer dans le budget général tous les services à caractère industriel, commercial ou agricole que l'Etat a été amené à créer au fur et à mesure que s'étendait le champ de ses attributions économiques. De même, il convient de maintenir à certains etablissements publics l'autonomie qui correspond à leur mission traditionnelle ou au voeu de leurs fondateurs. Enfin, on doit admettre que la formule de l'établissement public est celle qui convient le mieux dans certaines circonstances à la défense des intérêts professionnels ou à certains buts culturels ou artistiques Dans tous les cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne se trouve pas strictement remplie, le Comité estime que les services doivent être réincorporés dans le cadre du budget général.

.....

De même qu'il y a eu en ce qui concerne les dépenses publiques, le souci de tendre au rétablissement de l'unité budgétaire, le Comité s'est préoccupé de réincorporer au budget général les taxes à caractère fiscal que des décisions anterieures avaient spécialement affectées à des services publics, dotés ou non de l'autonomie financière.

Bien qu'elle ait moins retenu l'attention du grand public que la récente prolifération d'offices, la multiplication des recettes à ca-

caractère fiscal légalement affectées à certains objets présente, au point de vue de la...saine gestion financière, des inconvénients presque aussi graves. En effet, lorsque des recettes de cette nature sont affectées à un office elles ont souvent pour conséquence d'augmenter de façon considérable son autonomie de fait, lorsqu'elles sont affectées à certains services non dotés de la personnalite administrative, elles aboutissent en quelque sorte à créer, à l'interieur du budget général, certains chapitres autonomes.
.....»

En somme, si je comprends bien, le rapporteur estime nécessaire d'instituer un contrôle efficace sur le régime de l'autonomie des ports de commerce, puisque les ports autonomes font partie des 15 organismes supprimés pour lesquels on déclare que le contrôle est inexistant ou tout au moins insuffisant, que le Parlement n'a pas de contrôle sur les comptes et budgets.

Le décret supprime en effet 15 Etablissements autonomes. Sauf l'Office des Combustibles liquides qui est doté d'un régime spécial et l'Office de la propriété industrielle, les autres Offices ne présentent pas une importance considérable, ils sont là uniquement pour encadrer, pour faire cortège aux condamnés principaux, notamment aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux. En effet, nous voyons supprimés l'Ecole des Ponts et Chaussées - l'école n'est pas supprimée mais seulement l'organisation qualifiée pour recevoir les dons et subventions - l'Ecole des Mines, le Conservatoire national de Musique,etc...

M. BRULÉ, Membre-Secrétaire de la Chambre de commerce de Paris - L'Office de la propriété industrielle est un organisme très important.

M. BARRES - Nous nous réjouissons qu'on n'ait pas mis dans la même charrette le port autonome de Strasbourg: il y a là des motifs d'ordre psychologique et des motifs d'ordre pratique. Les motifs d'ordre psychologique se comprennent d'eux-mêmes, les motifs d'ordre pratique résultent du fait que, lors de l'institution de l'autonomie, la situation était plus compliquée à Strasbourg que dans les ports du Havre et de Bordeaux; c'est la ville de Strasbourg qui, au moment de la constitution du port autonome de Strasbourg,a apporté au nouvel organisme le port qu'elle avait construit et dont elle était propriétaire. En cas de dévolution des apports, il y aurait eu des difficultés considérables..

Au sujet des Offices, j'ajouterai que je suis quelque peu surpris que la liste des suppressions ne soit pas complétée par la suppression de l'Office du Blé,..de l'Office de l'Azote, dont on a beaucoup parlé à un moment donné.., et même de l'Office national de la navigation qui, à une certaine époque, a retenu l'attention..Mais aucune liste nouvelle n'a été publiée et ils ont échappé à la.. hache..

Sur le fond du rapport, je m'étendrai ultérieurement, mais je tiens tout

de suite à exprimer ma réprobation sur la procédure qui a été suivie, même dans la forme.. Si le décret, contenu dans le Journal Officiel, avait paru seul, même sans le rapport qui le précède - qui n'est compréhensible que pour les initiés - peut-être n'aurais-je pas à faire cette observation. Mais le Ministère des Finances a cru devoir faire accompagner la publication du décret d'un communiqué qui a reçu une très large publicité, dans les feuilles publiques et qui est particulièrement désagréable..Je tiens à vous en donner lecture parce que, veritablement, il mérite de notre part des critiques sévères..

"Le Ministre des Finances communique :

M. Paul Reynaud a fait approuver en Conseil des Ministres les décrets supprimant quinze offices et réorganisant ceux qui subsistent. On sait, en effet, quels inconvénients et parfois quels...abus ont accompagné la prolifération de ces organismes.

Actuellement, 18 milliards sont disséminés en dehors du budget général dans les budgets de 65 offices. Cet état de choses ne permet ni au Parlement ni au pays d'être..exactement renseignés sur le volume total des dépenses publiques; il rend impossible une appréciation d'ensemble de la situation financière de l'Etat. En outre, l'autonomie accordée aux offices entrave l'exercice du...contrôle administratif et, par là, favorise le...gaspillage des deniers publics.

Sans doute, la formule des Offices convient-elle à certains services à caractère industriel ou commercial nettement marqué; mais on doit reconnaître qu'en de nombreux cas, elle a été adoptée pour des services purement administratifs, simplement parce qu'il était plus facile de juxtaposer un service nouveau à un service existant que de les intégrer l'un dans l'autre. Ce n'était ainsi qu'une solution de paresse.

Le Comité de réorganisation administrative s'est d'abord attaché à définir d'une manière précise les services susceptibles d'être légitimement constitués sous la forme d'offices. Cette étude l'a conduit à présenter une liste de quinze offices à supprimer. Cette liste n'est pas limitative.

Le décret concernant les offices contient une disposition nouvelle et importante. Celle-ci tend, d'une manière générale, à faire disparaître les spécialisations de recettes fiscales, qu'il s'agisse de recettes fiscales affectées à des offices ou à des services non dotés de l'autonomie financière. L'affectation de recettes fiscales à une catégorie de dépenses déterminée est, en effet, une sérieuse source d'abus : lorsque les recettes croissent plus vite que les besoins, les services trop riches sont fatalement conduits à la prodigalité. Le nouveau régime aboutira donc à restituer au Parlement son droit de contrôle, en fait aliéné, sur 3 milliards et demi de recettes et de dépenses annuelles.

Comme on le voit, les réformes ainsi réalisées, en rétablissant une entière clarté dans les comptes publics, répondent à la volonté arrêtée du gouvernement de faire cesser tous les...abus."

Messieurs, si l'on songe que le même jour, sur les mêmes feuilles publiques, ont été traitées les questions relatives à la gestion administrative d'une grande ville de France, qui a eu aussi les honneurs d'un communiqué du Ministère des Finances, je crois pouvoir dire que la lecture de ce document ne peut pas causer beaucoup de satisfaction aux Présidents et aux membres des Conseils d'administration des ports autonomes, qui sont ainsi nettement accusés d'abus, d'irrégularités, que sais-je?.., de vouloir empêcher le Parlement de connaître ce qui se passe dans leurs ports.. Tout ceci est nettement inexact..

Il faut tout de même, dans un souci d'équité et de dignité pour les membres des Conseils d'administration des Ports autonomes et leurs Présidents que nous rétablissions la vérité.

Tout d'abord il est bon de rappeler, pour répondre au communiqué que je viens de vous lire et bien que ces choses nous soient personnelles et qu'il soit délicat pour nous, le Président Du Pasquier et moi - d'en parler, il faut,dis-je, rappeler que la loi de 1920 établit le principe de la gratuité des fonctions administratives dans les ports autonomes. Des bruits tendancieux ont été répandus sur les avantages d'ordre matériel que les Présidents et les membres des Conseils d'administration de ces organismes retireraient de leurs fonctions.

Il faut rétablir la vérité; la loi est formelle : les fonctions d'administrateurs des ports autonomes sont gratuites et ne donnent droit qu'au remboursement des frais de déplacement ou autres frais engagés pour remplir leur mandat.

M. Du PASQUIER - Au Havre, les administrateurs ne touchent absolument que le remboursement de leurs frais de voyage..

M. BARRES ..A Bordeaux, ces frais ont été forfaitairement établis, d'accord par les Départements ministériels intéressés : Travaux Publics et Finances..; les administrateurs de Bordeaux touchent 100 Fr pour chaque séance, les administrateurs de la région environnante 150 Fr,et ceux de Paris 300Fr. Il y a 10 ou 11 séances par an..vous savez faire une multiplication, vous voyez que le total n'est pas de nature à alimenter le budget de ces administrateurs de façon substantielle. Et permettez-moi d'ajouter que le jour où l'autonomie sera supprimée, les Présidents et les membres des Conseils d'administration réaliseront une économie sensible non seulement de temps, mais de charges. Bien que délicates, il fallait que ces choses fussent dites pour rétablir la vérité.

On a dit aussi que les Directeurs des Ports autonomes, les Ingénieurs des ports touchaient des sommes qui avaient excité quelque jalousie de la part de certains collègues ou autres fonctionnaires ne jouissant pas d'avantages matériels du même ordre de grandeur. Je vais indiquer nettement les chiffres.. Le Directeur du port autonome de Bordeaux, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, un homme éminent qui a rendu au port les services les plus signalés, touche, tout compris, appointements versés par l'Etat, plus les primes sur le tonnage et l'activité du port - partie de ses émoluments qui varie nécessairement suivant le mouvement du port et l'activité du trafic - touche, au maximum 150.000 Fr par an..Le métier qu'il fait dans un port de cette importance, particulièrement difficile en raison de son étendue,

avec un personnel nombreux, ce métier là avec les capacités qu'il exige, serait certainement beaucoup mieux payé dans l'industrie privée, c'est hors de doute..Un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées représente par l'intelligence, par les études faites, un capital important qui n'est pas suffisamment rémunéré par 150.000 Fr par an, croyez-moi..Il faut que le public sache cela aussi..

Par conséquent, si nous critiquons aujourd'hui le décret, ce n'est pas pour des considérations d'intérêt personnel ou même collectif. La lourde charge que nous avons acceptée - que nous n'avons pas demandée - a un aractère absolument désintéressé; j'ajoute qu'elle est singulièrement onéreuse et absorbante. Nous avons donc ressenti très vivement le préjudice moral que nous cause aux yeux de l'opinion publique la procédure du décret du 20 mars et les communiqués qui l'ont accompagnée. Les membres des Conseils d'Administration des Ports autonomes ou leurs Présidents en conçoivent d'autant plus d'indignation que nous avons tous, dans la mission qui nous a été confiée, toujours fait tout ce que nous avons pu pour que les choses marchent bien et que nous n'avons jamais eu de difficultés ni avec les usagers ni avec l'Administration qui jamais ne nous a reproche ni irrégularités ni abus...

Ceci dit, je vais démontrer que le décret dont il s'agit résulte d'une erreur complète d'appréciation qui risque, si elle n'est pas corrigée, d'entraîner de graves conséquences pour tous les ports - bien entendu pour les ports du Havre et de Bordeaux mais également pour les autres ports - ainsi que pour les économies régionales et pour l'économie nationale.

Le décret a été pris, en effet, en vue d'instituer un contrôle plus efficace sur la gestion des ports autonomes et aussi pour réintégrer dans le budget général les recettes qualifiées " fiscales " qui sont attribuées, au titre de la loi de 1920, aux ports autonomes.

Il s'agit donc d'examiner quel est le contrôle que subissent les ports autonomes.

Le Président du Conseil d'Administration exerce tout d'abord un contrôle permanent sur tout le personnel et sur toutes les affaires du port.

Dans le Conseil d'Administration lui-même siègent des représentants de toutes les grandes Administrations qui concourent à l'accomplissement de la mission des ports : le Préfet, un délégué du Ministre des Travaux Publics, un délégué du Ministre des Finances, un délégué du Ministre de la Marine Marchande, un membre du Conseil d'Etat, le Président du Conseil général, le Président du Conseil Municipal, un délégué des Chemins de fer, des délégués des Chambres de commerce.. Voilà déjà un contrôle sérieux exercé au sein même du Conseil par les représentants des Ministères et des grandes collectivités.

Mais ce n'est pas tout, nous avons en outre des contrôleurs; l'un est un Inspecteur général des Ponts et Chaussées et l'autre, le contrôleur financier, un Inspecteur des finances. Leur rôle est très net, très bien défini. Toutes les décisions entraînant des conséquences financières sont soumises préalablement aux deux contrôleurs du port autonome et le Président ne peut pas signer un marché avant que ces contrôleurs aient mis leur signature sur ce marché, il exige donc un contrôle à priori, et véritablement on ne peut guère faire mieux...

En outre, un agent comptable manipule tous les fonds du port, recettes et dépenses; il est nommé par le Ministre des Finances, soumis au contrôle de l'Inspection des Finances, à celui de la Cour des Comptes. De fréquentes missions de contrôle se rendent dans les ports autonomes pour vérifier la caisse et la comptabilité, voire même à l'improviste.. Bref, vous voyez que toutes les opérations, tous les travaux qui se font dans le port sont soumis au contrôle le plus varié et le plus étroit..

Enfin,les budgets primitifs du port - budget ordinaire d'exploitation et d'entretien et budget extraordinaire de gros travaux - ceux établis en fin d'année pour l'année suivante, sont soumis, bien entendu, à l'approbation préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances. De même les budgets rectificatifs faits en cours d'année-lorsque par suite de circonstances diverses on est obligé de modifier en cours d'exercice les budgets primitifs sur certains chapitres- subissent le même contrôle, passent par la même filière.. Je dois dire à ce sujet qu'il arrive quelquefois que les budgets primitifs ne soient approuvés par les Administrations qu'au mois d'octobre ou de novembre de l'exercice auxquels ils s'appliquent.. ce qui prouve que le Ministre des Finances n'est pas aussi inquiet de la gestion des ports autonomes qu'il semble le dire aujourd'hui; car dans ce cas conformément à sa propre instruction , le port autonome peut fonctionner tout de même avant d'avoir son budget approuvé...

Enfin, les comptes d'exploitation (budget ordinaire) et les comptes du budget extraordinaire sont également envoyés pour approbation aux Ministres des Travaux Publics et des Finances et ces budgets et ces comptes sont annexés par le Ministre des Travaux Publics à son propre budget et présentés au Parlement.

Par conséquent, écrire dans un communiqué du Ministère des Finances que le régime de l'autonomie soustrait les comptes et les budgets des ports autonomes à l'examen du Parlement, c'est énoncer véritablement une très regrettable inexactitude..

C'est l'Etat qui fixe les crédits donnes pour l'entretien des accès, seul subside que l'Etat peut, en vertu de la loi de 1920, accorder aux Ports autonomes. Le port expose ses besoins et c'est en définitive le Ministre des Finances qui décide le montant des subsides. On ne doit donc pas dire

que celui-ci n'exerce pas sur le port et ses dépenses un contrôle effectif puisque c'est lui qui détermine le montant des subsides accordés par l'Etat pour l'entretien des accès. Or, pour un port en rivière situé à 100 kilomètres de la mer cette question des accès est difficile et de toute première importance, les variations des profondeurs et du régime du fleuve exigent des dragages constants.

A cet égard, je dois dire, en ce qui concerne Bordeaux, que l'Etat n'a tenu aucun des engagements essentiels pris à l'origine du contrat passé pour l'établissement de l'autonomie au port de Bordeaux. Il était prévu dans le réglement d'administration publique que la revision des subsides serait quinquennale, que pendant 5 ans rien ne serait changé; or un beau jour l'Etat de façon unilatérale, a modifié le montant des subsides et nous n'avons jamais pu ensuite obtenir satisfaction à cet égard.

Mais, grâce à l'autonomie, au groupement de tous les services pour une seule direction, grâce aux circonstances qui ont pu permettre de prélever sur les excédents d'autres chapitres les sommes nécessaires, l'entretien des accès du port de Bordeaux a pu toujours être fait et aucun des travaux nécessaires n'a du être négligé.

Enfin, pour compléter le système de contrôle, je signale qu'aux termes de la loi sur l'autonomie, le Ministre a un droit de veto sur toutes les décisions du port, décisions qui, dans certains cas, sont souveraines quand, par exemple, l'Etat ne participe pas aux dépenses, comme c'est le cas en matière d'outillage.

A l'appui de ce que je disais de la bonne gestion des ports autonomes, j'indiquerai que ni au Havre ni à Bordeaux nous n'avons jamais eu un veto du Ministre..il faut croire que l'administration de nos établissements était bonne et exempte des irrégularités incriminées puisque jamais le Ministre n'a eu à intervenir pour redresser des erreurs.

Pratiquement, il faut bien le dire, aucune décision n'est prise sans que l'accord préalable ne soit établi avec les Administrations - représentées en général par les délégués au sein du Conseil - et avec l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées et le Controleur des Finances, jamais nous n'avons eu de difficultés réelles grâce à cette précaution, aucun conflit ne s'est produit autour de la table du Conseil d'Administration où siégeaient ensemble les représentants de l'administration et les représentants des usagers. Les uns et les autres ont montré une compréhension parfaite et nous ont apporté une collaboration extrêmement précieuse, chacun apportant ses connaissances spéciales administratives, commerciales ou techniques. Tous se rendaient compte des nécessités imposées par la vie du port et toutes les décisions ont été prises à l'unanimité; je ne me souviens pas d'avoir fait voter pour dégager une majorité ou une minorité.

Il y a une conséquence très grave qu'entraînerait la mise en application du décret du 20 mars, grave en soi et aussi par ses répercussions sur la vie des ports en général, non seulement des ports autonomes qui seraient les premières victimes du décret, mais aussi de tous les ports..C'est l'intégration, dans le budget général de l'Etat des recettes déléguées aux ports autonomes par la loi du 12 juin 1920..

Voilà bien d'ailleurs le fond, le but essentiel, de la réforme..si on peut appeler cela une réforme.

Quelles sont les recettes des ports autonomes? les droits de quai, les recettes du domaine public maritime sur lequel le port autonome perçoit des droits de location, les taxes de péages passées au port autonome par la Chambre de commerce, les taxes d'outillage et enfin les subsides de l'Etat pour l'entretien des accès.

En contre-partie, le port assume toutes les dépenses et doit nécessairement équilibrer son budget. Il a un budget ordinaire qui comporte l'entretien des ouvrages, l'entretien des profondeurs, l'entretien des terre-pleins et des plans d'eau, l'exploitation et l'entretien de l'outillage; il a en outre un budget extraordinaire dans lequel rentrent les travaux d'extension et d'amélioration et les gros travaux d'entretien..

Disposant de ses recettes et devant équilibrer ses dépenses et ses recettes, le port est nécessairement amené à développer son trafic puisque celui-ci augmentant, les recettes augmentent. Or, plus ses recettes augmentent, mieux il peut entretenir ses ouvrages, mieux il peut faire fonctionner son outillage, mettre à la disposition de la navigation un port bien entretenu, bien équipé et ceci n'est pas négligeable.. Je ne sais pas si en supprimant l'autonomie on aura les mêmes résultats, si les services auront le même zèle pour rechercher le trafic que ceux d'un établissement qui doit équilibrer nécessairement ses recettes et ses dépenses...

Certains chapitres de l'exploitation d'un port autonome pouvaient être déficitaires et cependant il pouvait y avoir intérêt à ne pas combler ce déficit en augmentant les taxes payées par les usagers, ce qui aurait pu empêcher l'extension du trafic, voire même le réduire. C'est en particulier le cas de l'outillage; à Bordeaux, l'outillage est réparti sur toute une série d'établissements échelonnés sur les deux rives du fleuve, sur 100 kilomètres, ce qui entraîne des sujétions de personnel, de déplacements, de salaires très lourdes.. L'outillage du port de Bordeaux se trouve par suite déficitaire de 3 millions par an... Lorsque la Chambre de commerce de Bordeaux, avant l'autonomie, gérait l'outillage il l'était également et lorsqu'on a établi l'autonomie à Bordeaux, il a fallu régler la question du déficit de l'outillag de la Chambre de commerce qui atteignait à l'époque 7 millions de francs. On a réglé la question au résultat d'une interpretation souple et bienveil-

des textes en imputant sur la caisse des péages certaines dépenses d'outillage. Aujourd'hui, l'outillage du port de Bordeaux est toujours déficitaire, il ne pourrait pas ne pas l'être sans augmenter d'environ 30 à 40% les taxes d'usage, au détriment du trafic. Il vaut mieux compenser ce déficit au moyen des excédents de recettes d'autres chapitres; c'est de la bonne administration.

Lorsque la dévolution des biens des ports autonomes devra être faite, quel sera le concessionnaire nouveau, sera-ce l'Etat?.. sera-ce l'Office National de la Navigation? Je l'ignore mais quelqu'il soit il aura à faire face aux mêmes problèmes, au même déficit de 3 millions, déficit qui peut grandir si les salaires, les appointements du personnel augmentent.,. alors que fera-t-on? Comme il n'y aura plus de compensation possible entre les divers chapitres du budget, on sera obligé de relever les taxes d'outillage et cela pourra avoir pour l'ensemble du trafic du port des conséquences très graves...

Voyons maintenant quelle sera la situation pour les <u>taxes de péages</u>.

C'est encore plus grave. Les taxes de péages, comme les droits de quai, peuvent être qualifiées de recettes fiscales. Etant perçues par l'Administration des douanes, leur recouvrement étant poursuivi comme en matière fiscale, on peut très bien prétendre que les taxes de péages sont des recettes fiscales et les intégrer dans le budget général, au même titre que les droits de quai. Certains fonctionnaires du Ministère des Finances et du Comité de Réforme administrative en ont eu l'idée. Quelles seraient les conséquences d'une telle mesure?

Je sais un grand port qui perçoit 48 millions de taxes de péages par an, parce qu'il reçoit beaucoup de navires, des navires d'un fort tonnage; sur ces 48 millions de taxes de péages, il doit payer les arrérages des emprunts contractés, mais par suite d'une sage politique financière ces arrérages se montent à 7 millions environ. Il y a donc 41 millions d'excédents de taxes de péages..Que fait le port?..Il les emploie, quand le besoin s'en fait sentir, aux travaux d'extension, d'amélioration et ainsi évite précisément de contracter de nouveaux emprunts dont les intérêts, ajoutés aux annuités de remboursement, constitueraient une charge très lourde pour son exploitation..c'est une politique excellente à tous égards et excellente pour le pays puisqu'elle a l'avantage d'éviter de faire appel aux ressourees du marché financier..

Ces recettes sont destinées (la loi de 1902 sur la marine marchande est formelle) à permettre de satisfaire dans les ports les besoins de la navigation. Intégrer dans le budget géneral les taxes de péages des ports autonomes, cela c'est une première étape, mais intégrer celles perçues dans tous les ports serait une catastrophe.

Qu'adviendrait-il des travaux d'amélioration et d'extension des ports, faits au titre des budgets extraordinaires? Vous pensez bien que le Ministre des Finances, heureux de recevoir un certain nombre de millions provenant des taxes de péages des ports français, ne " distillerait" ensuite qu'au compte goutte les sommes nécessaires aux travaux auxquels ces taxes étaient destinées..le Ministre des Finances ne donnerait plus au Ministre des Travaux Publics, de crédits en vue de l'exécution de travaux d'amélioration et d'extension qu'en période d'euphorie financière...je crains fort que ce ne soit pas demain et que les travaux en cours ou projetes dans les ports français pour les mettre à la hauteur des progrès constants des ports étrangers ne souffrent quelque retard. Si nos péages tombent dans le budget général ils n'en sortiront pas facilement.

Ainsi, Messieurs, la suppression d'un régime qui a fait ses preuves constitue, vous le voyez, une lourde erreur.

On ne peut pas dire que les ports autonomes n'étaient pas contrôlés - je l'ai montré- on ne peut pas dire qu'il y ait eu des abus ou des irrégularités..

Les hommes qui ont préparé ce décret auraient dû faire des études et des enquêtes préalables; ils n'auraient pas souscrit à l'exposé des motifs qui accompagne ce décret et qui ne peut s'appliquer aux ports autonomes.

De plus, je crois que l'heure est particulièrement inopportune pour modifier ce régime dans nos ports. En cas de mobilisation ils auraient une lourde tâche à remplir; ils y sont préparés; ils ont établi leurs dossiers de mobilisation, basés sur l'organisation actuelle; il faudrait donc tout modifier, travail long et important, alors que peut-être à bref délai les ports devront être prêts à répondre à l'appel du pays. Je ne viole aucun secret de défense nationale en disant qu'étant donné la situation en Méditerranée, le port de Bordeaux en cas de guerre aurait un rôle capital à jouer, il est prêt à le remplir ainsi qu'en témoignaient, il y a peu de jours, les représentants du Ministère de la guerre, venus à Bordeaux pour s'en rendre compte.

Je voudrais maintenant vous dire brièvement ce qui a été fait à Bordeaux grâce à l'autonomie - le Président Du Pasquier vous dira son opinion en ce qui concerne Le Havre . Grâce au contact permanent entre les représentants des Administrations, ceux des usagers et les dirigeants du port, grâce à la rapidité de décision, conséquence de la décentralisation, grâce aussi à la coordination des services et à leur concentration sous une direction unique, nous avons notamment réalisé des économies substantielles..

Avant l'autonomie, à Bordeaux, en totalisant le personnel de la Chambre de commerce occupé à la gestion de l'outillage du port et de la caisse des péages, et le personnel du Service Maritime des Ponts et Chaussées, on

arrivait au chiffre de 230 agents. Le port autonome a pris en charge des services qui étaient assumés par les diverses administrations : service des domaines (5 agents), service des caisses (5 agents), service des statistiques de la Chambre de commerce, service de la mobilisation, construction du môle d'escale du Verdon qui entraîne la necessité d'avoir 2 personnes chargées de la gestion... (je parle seulement des agents d'administration et non pas des ouvriers). Enfin, il a été chargé, au titre du Service maritime ou des services annexes de surveiller la Garonne amont- en dehors des limites de la Gironde sur le territoire du département du Lot-et-Garonne - ainsi que du contrôle des syndicats et des travaux de défense du Littoral.etc.. Ces divers services exigent 21 agents en sus de l'effectif ancien du port. Le Port autonome devrait donc avoir 230 + 21 agents, soit au total 251, or il en a seulement 201, il y a donc réduction des effectifs de 21% ;cependant les services sont plus complexes que jamais, les difficultés plus grandes..

La dépense totale pour tout ce personnel est de 6 millions par an - si on déduit les 21 agents qui proviennent de services extérieurs au port proprement dit et qui représentent une dépense de 600.000 Frs, on n'a donc à considérer qu'une dépense de 5.400.000 Frs. Or, en 1924, avant l'autonomie, le Service Maritime et la Chambre de commerce payaient ensemble 2.566.841 Fr de traitements pour le personnel correspondant. Si on multiplie ce chiffre par le coefficient d'augmentation des fonctionnaires : 2,74%, ces traitements devraient atteindre 6.184.000 Fr, or nous payons seulement 5.400.000 Fr malgré toutes les augmentations; nous avons donc réalisé une économie de 780.000 Fr. Pourquoi? parce que nous avons groupé les services, parce que nous avons supprimé un de nos deux ateliers, ce qui nous fait réaliser une économie considérable, parce que nous donnons des primes suivant l'importance du trafic, si bien que nous obtenons du personnel un rendement excellent Ces temps derniers, nous avons effectué des mises à la retraite, nous avons très facilement pu obtenir du personnel restant qu'il assume le travail sans remplacement des titulaires retraités, c'est vous dire que ce personnel est zélé; quand il y a un coup de collier à donner, il le donne, sans s'inquiéter de l'heure, jusqu'à ce que le travail soit fait. Pourquoi? parce qu'il est encouragé et intéressé à la gestion du port. Cette meilleure utilisation du personnel et du matériel a considérablement réduit nos frais généraux. Deux chiffres vous le montreront éloquemment.. les frais généraux représentent : un pourcentage de 0,51 centimes % pour les travaux d'entreprises et de 5Fr16% pour les travaux de régie.. Je demande à M. Epinay que je vois ici si à la S.N.C.F. on ne majore pas davantage les travaux au titre des frais généraux?

M. EPINAY, Directeur de l'Exploitation de la Région du Sud-Ouest de la Société Nationale des Chemins de fer français - Ce ne sont évidemment pas les mêmes chiffres.

M. BARRES - De 1913 à 1924, avant l'autonomie, les salaires des ouvriers de l'outillage ont été multipliés par le coefficient 5,3 et les tarifs par le coefficient 4,9..De 1924 à 1938, pendant l'autonomie, les salaires ont été multipliés par 3,3 et les tarifs par 2, nous avons donc encore fait des économies malgré les difficultés des temps..

En ce qui concerne les profondeurs - et nous avons 100 kilomètres de fleuve à entretenir- la dépense annuelle atteignait en 1924 : 3.315.000 Fr, actuellement elle est de 7.863.000 Fr, soit au coefficient 2,3. Or les salaires des Inscrits et le prix des matériaux ont été multipliés par 3 pour les premiers, par 2,2 pour les seconds.. vous voyez donc que malgré l'augmentation des prix de revient nous avons pu réaliser l'entretien des profondeurs dans les meilleures conditions. Bien que l'Etat - je le disais tout à l'heure- n'ait pas tenu ses engagements initiaux, le port autonome de Bordeaux a pu néanmoins faire les dragages nécessaires et maintenir les profondeurs du fleuve. Bien mieux, tous les seuils et toutes les passes de la Gironde et de la Garonne, sur 100 kilomètres, ont été améliorés et les profondeurs augmentées de 50 à 75 centimètres.. 50 centimètres d'eau de plus, cela permet de faire monter à Bordeaux, en tout état de marée, des navires de 8m.50; autrefois les navires atteignant 8m. ne pouvaient remonter que durant des marées d'un certain coefficient.

C'est surtout dans les travaux d'amélioration, d'extension ou de gros entretien qu'apparait l'intérêt du régime de l'autonomie et l'accélération d'exécution qu'il procure.

En 1910, fut votée la loi-programme des travaux du port de Bordeaux. A partir de ce moment, on perçut des taxes de péages destinées à ces travaux. Mais de 1910 à 1914 rien ne fut fait, sauf la perception des péages. De 1914 à 1918, c'était la guerre, on ne fit rien sinon la construction d'un appontement précaire à Bassens pour les armées américaines. Pendant cette période de 8 ans aucun des travaux du programme 1910 ne fut exécuté mais on percevait les péages..

En 1925, l'autonomie..Dès mars 1925, le programme d'exécution des grands travaux était établi et le recours aux prestations en nature allemandes , gratuites, était demandé. Il fallut deux ans pour obtenir une décision à cet égard. Dès la fin de 1927, 41 contrats de prestations en nature étaient définitivement prêts et immediatement soumis pour approbation à la Commission des réparations et, enfin, en 1928, la décision était prise par les Pouvoirs Publics. Grâce aux études faites par avance, le Port autonome de Bordeaux a pu bénéficier des prestations allemandes à concurrence de 300 millions en chiffres ronds; si elles n'avaient pas été ainsi utilisées,ces prestations auraient été perdues pour notre pays, car vous savez ce qu'il advint du Plan Dawes. Grâce à la rapidité de décision, 300 millions de matériaux d'outillage et de matériel ont été réalisés.

Avec ses ressources et la participation de l'Etat, le Port autonome de Bordeaux a pu, en 8 années, faire 800 millions de travaux : 9 gares maritimes ont remplacé sur les deux rives les anciennes installations; les apponts précaires de Bassens ont été refaits en pierre sur 2.500 mètres, les quais ont été rempiétés, on a construit de nouveaux hangars, un port pétrolier, un parc à charbon, un parc aux bois coloniaux, de nombreux outillages des plus modernes ont été acquits, le port d'escale du Verdon, à l'embouchure de la Gironde a été construit. Enfin et peut-être surtout, le port autonome a refait, en deux ans, la passe extérieure de la Gironde qui menaçait d'être bouchée. Grâce au magnifique engin qu'est la drague "Pierre Lefort," nous avons pu draguer en haute mer 10 millions de mètres cubes et creuser une passe de 4.500 m. de long sur 600 mètres de large et 10 mètres de profondeur..

Ceci a pu être fait grâce à l'autonomie, parce qu'ayant en mains tous les éléments financiers nécessaires, le port autonome les mettait en oeuvre, en accord avec l'Etat, qui était ensuite amené à verser sa participation financière, conformément à la loi.

Le Conseil d'Administration du Port a pu ainsi doter le pays d'un port remis à neuf, moderne, admirablement outillé et prêt à rendre, dans toutes les circonstances, les services les plus importants.

-Marques unanimes d'approbation-

M. le Président DU PASQUIER, Président du Port autonome du Havre, souligne que la suppression des Ports autonomes du Havre et de Bordeaux a été faite sans le moindre préavis. Elle est, dit-on, le résultat des travaux du Comité dit " de la Hache " ; encore n'est-il pas prouvé que les conclusions du rapporteur, M. Hilbert, étaient contraires au maintien de l'autonomie des deux ports de Bordeaux et du Havre...

Quoi qu'il en soit, le fait est là; les ports autonomes du Havre et de Bordeaux sont supprimés et l'Etat n'a même pas cru devoir remercier de leurs efforts ceux qui se sont appliqués à mettre en oeuvre les dispositions législatives de 1920 et, répondant ainsi au voeu du législateur, de donner aux ports qui ont réclamé l'autonomie une personnalité et une indépendance de nature à leur permettre de mieux s'adapter aux nécessités du trafic maritime. C'est au moment où il aurait besoin de la plus entière collaboration de tous que l'Etat congédie ses serviteurs les plus dévoués; tout au plus leur donne-t-il leur huit jours, l'article 2 du décret du 20 mars 1939 stipulant qu'un décret nouveau précisera la date et les modalités du rattachement de chaque organisation au département ministériel correspondant.

M. DU PASQUIER est d'avis qu'il est encore trop tôt pour dresser un bilan de l'autonomie et montrer de façon complète les resultats que ce régime a permis d'obtenir au Havre et à Bordeaux. M. DU PASQUIER se réserve d'en faire ultérieurement l'exposé pour Le Havre. Mais, dès à présent, il veux montrer aux usagers des ports autonomes ce que cette suppression brutale peut leur faire perdre.

Les ports n'existent en effet que pour les usagers et, en fin de compte, ce sont les intérêts seuls des usagers qu'il faut envisager. L'autonomie n'est pas un but, mais un moyen, une méthode, pour les satisfaire plus vite et mieux que la gestion par l'Etat ou même partie par l'Etat et partie par un organisme purement local.

Tout d'abord - et c'est ce qui avait retenu l'attention des législateurs de 1920 - unité de gestion. Avec l'autonomie, il n'y avait plus, ainsi que le remarquait très justement le rapporteur de l'époque, M. Brindeau : "l'Etat maître en principe des ports de commerce avec la gestion complète "de ce qui a trait aux installations maritimes proprement dites,et, d'au-"tre part, la Chambre de commerce appelée à donner son avis sur les plans, "à participer aux dépenses et exploiter toutes les installations à terre".

Dans un port autonome, Etat et Chambre de commerce apportent leurs droits et obligations propres à un organisme unique ayant à sa tête un directeur d'une part,agent d'exécution du Conseil d'Administration et, d'autre part, agent du Pouvoir Central.

Au Conseil d'Administration qui gère le port sont représentés : les intérêts propres de la localité par les délégués de la Chambre de Commerce et également les principaux usagers : Compagnies de Navigation, concessionnaires ou autres. Les Chambres de commerce voisines, les Compagnies de chemin de fer, le Conseil général, la Municipalité, le personnel ouvrier y ont leur représentant.

Peut-être, depuis 1935, pouvait-on trouver que l'Etat, tant par ses représentants que par des contrôles ajoutés les uns aux autres,avait une prédominance trop accentuée par rapport aux représentants locaux,mais, en

pratique et en ce qui concerne le port du Havre, M. DU PASQUIER a toujours considéré que la participation des personnalités venues du dehors, des différents ministères et des grands organismes nationaux constituait un enrichissement; siégeant au Conseil d'Administration, au courant de tous ses travaux et des conditions particulières du Port, les représentants des Administrations centrales ont toujours parfaitement compris et ses besoins et ses droits. N'ayant rien à cacher, les Conseils d'Administration des Ports autonomes n'ont jamais été contrecarrés par un contrôle trop étroit et bien souvent les contrôleurs sont devenus les défenseurs des Ports autonomes auprès des différents services ministériels.

M. Barrès vous a donné son appréciation pour Bordeaux; je me borne strictement à ne parler que de mon expérience personnelle mais je crois - pour ne parler que du Havre - que si le Conseil d'Administration du Port du Havre n'avait pas eu la bonne fortune de compter dans son sein un Dautry, les installations ferroviaires et leur exploitation n'auraient pu être portées au degré de perfectionnement qu'elles ont atteint depuis l'autonomie. Croit-on que le port du Havre n'a pas trouvé auprès des représentants successifs du Conseil d'Etat dans son Conseil d'Administration M. Pierre Caillaux, puis M. le Président Riboulet, des conseils les plus avertis? Croit-on que l'absence du Conseil d'administrateurs ou directeurs des grandes Compagnies de navigation, telles que la Cie Générale Transatlantique ou les Chargeurs Réunis n'eut pas été regrettable? et ce qui est vrai pour les Compagnies de navigation l'est aussi pour le concessionnaire du port autonome du Havre, la Compagnie industrielle maritime, ou le représentant du trafic des pétroles.

Un Directeur au Ministère des Finances, tel que M. Bourgier, n'a-t-il pas été un guide précieux pour bien des questions administratives ou financières délicates? et les Présidents de la Chambre de commerce de Paris qui se sont succédés au sein du Conseil du Port autonome du Havre depuis 1924 : MM. Kempf, Baudet, Garnier, Dalbouze, Ferrasson ont bien souvent donné d'utiles renseignements.

M. DU PASQUIER voit même dans la présence de ces personnalités du

dehors, au sein du Conseil d'Administration d'un port autonome, comme un un contrepoids nécessaire aux influences purement locales.

Il rappelle les termes de son premier rapport, en 1926 : " Venus de "milieux divers et par suite voyant parfois la question sous un angle dif- "férent, tous les Administrateurs n'en sont pas moins décidés à mettre "en commun toutes leurs capacités pour la réalisation de l'oeuvre entre- "prise. Ils ne poursuivent, ni les uns ni les autres, un but d'intérêt par- "ticulier; ils ne cherchent qu'à servir de leur mieux l'établissement ma- "ritime confié à leurs soins et à le mettre de plus en plus à la hauteur "de la tâche qu'il doit remplir dans la vie économique de la nation".

Ce qu'il disait il y a 14 ans, M. DU PASQUIER déclare le répéter aujourd'hui en pleine connaissance de cause.

Un Conseil, groupant les représentants les plus qualifiés des activités locales, des usagers, des corps constitués et des ouvriers a donné à l'établissement maritime du Havre en particulier une autorité - pour ne pas dire un éclat - de nature à lui attirer bien des sympathies.

Unité de gestion et gestion par un groupement de compétences, commerciales, industrielles et administratives, indiscutables, tel a été le premier résultat de l'autonomie.

Au point de vue financier, dit M. DU PASQUIER, l'autonomie a eu pour effet de réserver pour les besoins du port et de son exploitation tous les revenus et taxes perçus dans les limites de sa circonscription.

Non seulement le port autonome du Havre n'a jamais été en déficit mais on a pu dégager au Havre - depuis le commencement de l'autonomie - près de 100 millions d'excédent de recettes quoiqu'on ait dépensé dans le budget d'exploitation et d'entretien du port environ 400 millions depuis 1925. Ces 100 millions sont restés affectés au port autonome et c'est grâce à eux qu'on a pu faire face au programme d'extension réalisé depuis 1929 et dont l'importance a atteint un milliard de francs.

Si le port n'avait pas été autonome et si, de ce fait, les excédents de recettes avaient été versés dans les caisses de l'Etat peut-on croire qu'ils en seraient sortis pour être affectés aux ports?.. l'Etat n'a-t-il

pas été constamment en retard pour verser sa participation financière -50%- aux travaux neufs? et maintenant que le programme est terminé, l'Etat n'a pas encore pu apurer ses comptes...C'est grâce au régime de l'autonomie que le Havre a pu exécuter un milliard de francs de travaux, avec 250 millions d'emprunt seulement, et n'a que 17 millions de charges annuelles d'emprunt pour un budget annuel de 120 millions.

Est-ce à dire que le Port autonome ait imposé à l'usager des charges excessives? Qui oserait le prétendre, alors que les taxes de location des hangars sont encore au même prix qu'en 1925 et que les taxes d'outillage n'ont été augmentées que de 20%?

Le port autonome s'est borné d'une part à gérer le plus économiquement possible et d'autre part à développer ses recettes par une propagande commerciale judicieuse et surtout en assurant à tous les usagers toutes les facilités dont ils pouvaient avoir besoin : grand sas permettant l'entrée à toute heure de marée, passe draguée à une profondeur telle que les plus grands pétroliers et " Normandie " lui-même peuvent librement, à toute heure, entrer au bassin de Marée...

M. DU PASQUIER fait appel à tous ceux qui ont pu suivre pas à pas le développement du port du Havre, aux missions françaises ou étrangères qui sont venues le visiter et c'est avec confiance qu'il sollicite leur témoignage...

Après avoir repassé dans sa pensée l'histoire des 15 ans d'autonomie écoulés, M. DU PASQUIER peut affirmer que le port autonome du Havre n'a pas démérité. Il n'en tire aucune vanité, le rôle du Président du Conseil d'Administration - tel qu'il a été fixé par la loi - n'étant que d'action générale et de contrôle. Et M. DU PASQUIER souligne qu'il s'est efforcé d'assurer la liaison entre les différentes activités du port, et surtout d'aider de son autorité et de ses conseils éventuels le directeur du port à qui revient le mérite des résultats obtenus.

M. DU PASQUIER estime nécessaire de protester contre la suppression brutale des Ports autonomes de Bordeaux et du Havre et donne connaissance

de la lettre par laquelle le Ministre des Travaux Publics a lui-même protesté auprès du Président du Conseil et du Ministre des Finances contre la procédure employée, lettre dont le Ministre des Travaux Publics a donné lecture, la veille, à une délégation de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français, venue protester contre le décret du 20 mars.

"Comme suite au décret du 20 mars 1939 prononçant l'incorporation au Budget général de l'Etat des Ports autonomes du Havre et de Bordeaux, je me suis préoccupé de définir les modalités du rattachement de chacun de ces Ports autonomes à mon Département.

Il ne s'agit pas là d'une opération simple; celle-ci entraîne, en effet, un examen que je m'efforcerai d'accélérer, mais qui doit avant tout être très attentif, du personnel et du matériel gérés autrefois, c'est-à-dire avant le régime de l'autonomie, par les Chambres de commerce de Bordeaux et du Havre.

Si la situation était identique dans les deux ports, il en résulterait une certaine harmonie, mais il n'y a aucune commune mesure dans la reprise du matériel et du personnel de l'outillage au Port autonome de Bordeaux et au Port autonome du Havre.

Le trafic n'est pas le même, le genre de travail n'est pas le même et l'on ne peut même pas faire état d'une étude qui serait faite dans l'un des ports pour l'appliquer à l'autre.

Or, j'ai appris que le Ministère des Finances envisagerait à bref délai l'application de l'art.2 du décret-loi du 20 mars 1939 aux Ports autonomes de Bordeaux et du Havre.

Bien que l'article 5 du décret du 12 novembre 1938, relatif à la réorganisation administrative, prévoie que les Ministres intéressés doivent donner leur avis pour réaliser une telle mesure, le précédent du décret du 20 mars 1939 m'amène à penser que le Ministère des Finances passera outre pour le nouveau décret, comme il a passé outre pour le décret du 20 mars 1939.

Je n'ai pas été consulté, en effet, avant la publication de ce décret, et il en sera sans doute de même pour le décret d'application.

Je ne saurais trop, dans ces conditions, attirer votre attention sur les inconvénients qui peuvent résulter de la méthode :

1°/ Au point de vue matériel, l'exploitation des ports de Bordeaux et du Havre peut se trouver profondément troublée, du fait de l'instauration de méthodes nouvelles sans aucune préparation.

Un port maritime est un organisme somme toute délicat, et dans lequel les accidents matériels sont toujours graves. Une mesure intempestive est donc de nature à créer une situation fâcheuse, matériellement parlant.

2°/ Au point de vue social, l'effort des dirigeants des Ports autonomes et des Syndicats ouvriers ont permis d'arriver à un état d'équilibre essentiellement profitable à tout le monde.

Des mesures hâtives peuvent compromettre cet état d'équilibre en irritant inutilement le personnel. Ces mesures sont certainement désobligeantes pour les dirigeants du port, qui, depuis plus de quinze ans, consacrent une bonne partie de leur temps et de leurs peines à la bonne gestion d'organismes qui n'ont jamais donné lieu à des observations bien précises, et dont les administrateurs ne se sont jamais enrichis, loin de là, au cours de leur mandat.

Des mesures prises hâtivement sont de nature à laisser croire que ces administrateurs ont commis des fautes. Je n'ai pas besoin d'insister sur les inconvénients qu'il y aurait à laisser se propager cette croyance, absolument injustifiée.

3°/ Nous sommes à une époque où le moins qu'on puisse dire, c'est que la situation future n'est pas claire.

On a donc besoin de pouvoir disposer de toutes les bonnes volontés, et

tous les réglements militaires pour l'exploitation des ports en temps de guerre sont basés sur une bonne entente entre les divers usagers.

Il est possible que les mesures prises pour les ports du Havre et de Bordeaux soient de nature à influer fâcheusement sur cette bonne entente, et que, sous couvert de faire des économies, on aboutisse à un état de désorganisation préjudiciable à la sécurité nationale.

Je crois donc devoir vous signaler que les mesures d'application du décret du 20 mars 1939 aux Ports de Bordeaux et du Havre devront faire l'objet d'un examen approfondi de la part des Services compétents du Ministère des Travaux Publics et que, dans le cas où cet examen ne pourrait avoir lieu, je ferais toutes reserves, au point de vue technique et au point de vue de la sécurité nationale.

D'autre part, d'après les bruits qui me sont parvenus, le régime du fonctionnement des Chambres de commerce maritimes serait appelé à être prochainement modifié assez profondément, cette mesure se traduisant par une mesure analogue à celle prise par rapport aux Ports autonomes.

Si telle était l'intention du Gouvernement, je ne pourrais que répéter, pour l'ensemble des Chambres de commerce maritimes, ce que je viens de dire pour les Ports autonomes de Bordeaux et du Havre.

J'estime que si des changements doivent être faits dans l'intérêt des finances de l'Etat, ces changements ne doivent pas être décidés à la hâte, par des organismes incompétents, dont les décisions ne présentent aucune garantie pour les travailleurs et les usagers de tous ordres des ports maritimes de France.

En définitive, j'insiste très vivement pour qu'aucune décision pour la réorganisation administrative des ports ou des Chambres de commerce ne soit prise sans que mon Administration ait été mise en mesure d'exprimer son avis.

.....

(1er avril 1939)

M. BARRES présente quelques conclusions :

Si l'on veut supprimer l'autonomie, c'est une opération qu'il faut faire à froid, en période de calme. Il faut prendre soin d'étudier la question et toutes les conséquences de la suppression de ce régime. C'est ce qu'a voulu le législateur de 1920, qui a prévu que la suppression de l'autonomie dans un port devrait être faite suivant la même procédure que son institution.

Quant au régime des autres ports, y changer quoi que ce soit actuellement sous prétexte que leurs recettes auraient un caractère fiscal et qu'il conviendrait de les intégrer dans le budget général, ce serait une erreur peut-être plus lourde encore.. L'intégration des recettes des ports autonomes dans le budget général peut avoir des conséquences graves par la généralisation de cette mesure.

M. BARRES estime que l'Association des Grands Ports français doit dès aujourd'hui s'élever contre cette éventualité. Faire gérer les ports par l'Etat, alors qu'ils sont gérés actuellement de façon très prudente et satisfaisante pour les usagers, serait grave de conséquences.

De plus, l'Association des Grands Ports français, qui a été l'initiatrice de la loi sur l'autonomie - qui a d'ailleurs inspiré les mesures de décentralisation prises en 1924 au profit des ports non autonomes - doit prendre position pour sauver ce qui peut l'être encore, dans l'intérêt du

pays lui-même.

M. BARRES est d'avis que l'Association doit protester contre le décret du 20 mars 1939 qui a supprimé les ports autonomes du Havre et de Bordeaux, sans investigations préalables qui eussent montré que le contrôle de l'Etat et du Parlement était déjà réalisé dans les ports autonomes et que l'Etat connaissait tout ce qui s'y passait. Il demande que l'Association proteste aussi contre la procédure suivie, contre les termes du rapport précédant le décret et contre les termes du communiqué du Ministère des Finances, qui jette la suspicion sur des hommes qui pendant 15 ans ont consacré leur temps sans rémunération à l'accomplissement d'une mission qu'ils avaient reçue sans l'avoir sollicitée.

Il faut aussi que l'Association des Grands Ports français demande au Gouvernement l'abrogation du décret, qui est la conséquence d'une grave erreur d'appréciation..

Dans les conjonctures internationales actuelles, il faut tout au moins, souligne M. BARRES, que soit ajourné l'examen par les Ministres et les groupements intéressés, de toute mesure d'application du décret du 20 mars et de tout régime à substituer éventuellement à l'autonomie...

Pourquoi l'Association des Grands Ports français ne demanderait-elle pas au " Comité de la Hache " , à partir du 1er janvier 1940, conformément au paragraphe 2 de l'article 5 du décret-loi du 12 novembre, de déposer une proposition de loi, tendant à l'abrogation ou à la modification de la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie. A ce moment, la question serait examinée au Parlement et toute la lumière pourrait être faite..

M. BARRES propose que l'Association des Grands Ports français prenne une délibération dont seront saisis les Pouvoirs Publics et les membres du Sénat et de la Chambre des Députés afin que ceux-ci puissent exercer une action efficace sur le Ministre des Travaux Publics et sur le Ministre des Finances. Ainsi pourraient être évitées les conséquences d'un décret qui est le résultat d'une grave erreur d'appréciation du Comité de la Hache, mal informé.

-Marques d'assentiment-

M. BOUDE, Président de la Chambre de commerce de Marseille, fait connaître qu'il s'est rendu, la veille, avec M. Mörch, Président de la Chambre de commerce de La Rochelle, au Ministère des Finances, après la visite faite à M. de Monzie, Ministre des Travaux Publics, par l'Union des Chambres de Commerce maritimes. N'ayant pu rencontrer M. Bouthillier, Secrétaire général du Ministère des Finances, qui est spécialement chargé de la liaison entre le Ministère et le Comité de la Hache, M. Mörch et M. Boude ont été reçus

par M. de Wailly, Inspecteur général des Finances, qui est également en liaison avec le Comité de réorganisation administrative..M. de Wailly a immédiatement déclaré qu'il se doutait du but de la visite des Présidents des Chambres de commerce de Marseille et de La Rochelle et de leurs craintes de voir appliquer aux ports non autonomes des mesures analogues à celles prises par le décret du 20 mars pour les ports autonomes; et il a ajouté qu'il n'avait jamais été dans l'esprit du Ministère des Finances de changer quoi que ce soit au régime actuel des ports maritimes non autonomes, que ce serait, en particulier, une folie de faire entrer les péages dans le budget général de l'Etat, que les ports devaient les conserver pour pouvoir faire face, avec toute la souplesse désirable, aux travaux qu'ils ont à exécuter.

M. BOUDE ajoute qu'ayant demandé quel serait le régime des ports autonomes, M. de Wailly avait répondu qu'ils auraient le même régime que les autres ports et que seuls rentreraient dans le budget de l'Etat les droits de quai, les taxes domaniales, les taxes sanitaires. Il ajouta qu'on se préoccupait à l'heure actuelle de faire assez rapidement - dans le délai de 15 jours à un mois - le décret d'application prévu par le décret du 20 mars. Mais M. Boude ayant demandé si le Comité de la Hache et le Ministère des Finances se mettraient d'accord avec le Ministre des Travaux Publics pour l'établir, il n'a pas obtenu les précisions qu'il souhaitait...

Quand M. Mörch et M. Boude ont traduit l'émotion profonde que causaient dans les milieux maritimes les mesures prises à l'égard des ports autonomes et les commentaires officiels qui les avaient accompagnées, M. de Wailly a formellement déclaré que le Ministère des Finances n'avait jamais voulu formuler une critique quelconque à l'adresse des Ports autonomes...

M. BOUDE estime qu'étant donné l'ensemble de ces déclarations, il conviendrait que l'Association des Grands Ports français proteste contre la façon dont les Ports autonomes ont été supprimés, brusquement, sans consultations préalables, ce qui, pour l'avenir, constitue une grave menace pour tout le monde...; qu'elle montre combien il serait dangereux de prendre des mesures analogues pour les autres ports et qu'elle prenne acte des déclarations recueillies au Ministère des Finances...

Un membre de l'Assemblée - Ces déclarations ont-elles été faites à titre officielle ou à titre privé?..

M. BOUDE ..A titre privé, mais il serait bon néanmoins de fixer ce qui a été dit sur les intentions du Ministère des Finances..

Il conviendrait aussi, dit M. BOUDE, de demander que le décret d'application soit fait en accord avec le Ministre des Travaux Publics et les groupements de Chambres de commerce et d'usagers qui ont collaboré à l'institution de l'autonomie des ports maritimes de commerce et, notamment, de l'Association des Grands Ports français.

-Marques d'approbation-

M. LUCIUS, Membre du Conseil d'Administration du Port autonome de Strasbourg, Secrétaire général de la Chambre de commerce de Strasbourg, déclare que le Port autonome de Strasbourg est géré par le Conseil d'Administration comme le sont les ports autonomes du Havre et de Bordeaux et indique les raisons pour lesquelles il n'a néanmoins pas été supprimé.

La suppression du port autonome de Strasbourg aurait donné à la Ville la possibilité de reprendre la partie du port qu'elle avait apportée lors de la création de l'autonomie. Dès lors, une partie du port aurait appartenu à la Ville et l'autre à l'Etat, formule inapplicable qui aurait bientôt obligé à revenir à l'autonomie...

Le décret du 20 mars, dit M. LUCIUS, ne peut avoir que des conséquences dangereuses. L'Association des Grands Ports français doit s'élever contre toute tendance à l'étatisation des ports français.

-Approbations unanimes-

M. GRAFF, Directeur du Port autonome de Strasbourg, indique qu'à Strasbourg - où l'on est particulièrement bien placé pour comparer ce qui se fait en France et ce qui se fait dans certains pays voisins - on a toujours éprouvé une grande admiration pour l'oeuvre réalisée par les ports autonomes du Havre et de Bordeaux. Aujourd'hui, on ne comprend pas que cette oeuvre soit discutée, on ne comprend pas la suppression d'un régime qui a

permis de tels résultats.

-Marques unanimes d'approbation-

M. BARRES - L'Association des Grands Ports Français a demandé la création du régime de l'autonomie, elle doit protester contre la suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux. C'est d'ailleurs indispensable si elle veut être qualifiée pour intervenir, d'ici quelques mois, auprès du Parlement lorsque les décrets-lois relatifs à la réorganisation administrative seront soumis à la ratification de la Chambre et du Sénat.

-Assentiment-

M. MOREUX ,Membre du Conseil supérieur de la Marine Marchande, faisant état de la lettre écrite au Ministre des Finances par le Ministre des Travaux Publics, M. de Monzie, estime qu'une action poursuivie auprès de celui-ci ne manquerait pas d'avoir de bons résultats.

M. ARNAUDTIZON , Adjoint au Maire du Havre, Membre du Conseil d'Administration du Port autonome du Havre, appuie les observations qui viennent d'être formulées et déclare que la Ville du Havre a toujours été favorable au régime de l'autonomie.

Si tous les efforts ne sont pas faits contre le décret du 20 mars, après les ports autonomes, ce seront les ports non autonomes et les Chambres de commerce maritimes elles-mêmes qui en subiront les conséquences, malgré toutes les promesses qui ont pu être faites...

-Approbation-

Après échange de vues, M. le Président soumet à l'approbation des membres de l'Association des Grands Ports français le projet de délibération suivant :

L'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS,

Après avoir examiné le décret simple pris le 20 mars 1939, sur le rapport du Comité de réorganisation administrative et posant le principe de la suppression des Ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

Constatant que, contrairement aux dispositions de l'article 5 du décret-loi du 12 novembre 1938 - qui a institué le Comité de réorganisation administrative- le décret du 20 mars a été pris sans l'avis préalable des Ministres signataires des décrets du 13 novembre 1924 qui ont créé les Ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

Constatant que les motifs sur lesquels le décret du 20 mars a pu être basé n'ont été vérifiés par aucune enquête directe auprès des Ports autonomes; que les représentants du commerce et de l'industrie qui les administrent - bénévolement - n'ont même pas été informés, au préalable, de cette décision,

Considérant que les arguments généraux développés dans le rapport précédant ledit décret et dans les communiqués du Ministère des Finances sont totalement inexacts en ce qui concerne les ports autonomes,

qu'en effet, la gestion, les budgets et les comptes des ports autonomes sont déjà soumis à un contrôle quotidien de l'Etat et au contrôle du Parlement,

qu'en outre les ports autonomes rentrent dans la catégorie des établissements industriels et commerciaux pour lesquels le maintien de l'autonomie est prévu par l'article 1er du décret de réorganisation du 20 mars 1939,

Considérant que les ports autonomes ont été créés pour tenir compte des leçons de la guerre et donner aux ports français la souplesse d'exploitation et la rapidité d'exécution que l'on constate dans les ports étrangers concurrents, toujours donnés en exemple,

Considérant que les résultats obtenus par les ports autonomes ont parfaitement répondu à ce qu'il en était attendu et que l'amélioration qui en est résultée a amené l'Administration-qui a continué de gérer les ports non autonomes avec le concours des Chambres de commerce maritimes - à apporter des améliorations importantes au mode de gestion des autres ports français;

Considérant que dans les circonstances actuelles il y aurait de graves inconvénients à modifier le statut des ports français ,

Considérant que le principe de l'intégration dans le budget général des taxes, dites fiscales, payées par la navigation pour le financement des travaux d'extension, d'amélioration ou de gros entretien des ports risquerait - s'il était mis en pratique aujourd'hui pour les ports autonomes - d'entraîner une généralisation dangereuse pour l'avenir de tous les établissements maritimes français, auxquels pourrait être refusée l'utilisation de ressources financières dont des lois organiques ont prévu l'affectation exclusive à l'amélioration des ports.;

Considérant que les Chambres de commerce maritimes et les usagers ont étroitement participé - par l'organe de l'Association des Grands Ports Français - à l'élaboration de la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie et à celle des textes d'application;

1°/ Demande l'abrogation du décret du 20 mars, supprimant les ports autonomes du Havre et de Bordeaux,

et s'élève contre les conditions irrégulières et brutales dans lesquelles ce décret a été pris ainsi que contre les assertions inexactes qui l'ont accompagné;

2°/ Demande que l'application à ces ports des dispositions du décret réorganisant les établissements autonomes soit faite par les procédures normales, après consultation officielle des Ministères des Travaux Publics, du Commerce...,intéressés, et en collaboration avec les groupements représentatifs des usagers, consultés lors de la création du régime de l'autonomie des ports de commerce;

3°/ Demande le maintien de l'ensemble des régimes de gestion et d'exploitation de tous les ports français,tels qu'ils ont été institués et améliorés depuis la guerre.

Ce texte, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.

La séance est levée à 11 heures 45.

La prochaine réunion de l'Association des Grands Ports français aura lieu le mercredi 3 mai 1939 à 10 Heures.

Le Directeur,

E.LAFAURIE-FRECHIN.

ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANÇAIS

SIÈGE SOCIAL :
6, Rue de Messine
PARIS (8e)

Téléphone { Carnot 52-62
— 52-63

PARIS, le 3 Avril 1939

Monsieur le Président,

Un décret simple du 20 mars 1939 vient, en principe, de supprimer les ports autonomes du Havre et de Bordeaux.

Ainsi que vous le savez, l'Association des Grands Ports français a été à l'origine de ce régime d'exploitation des ports, établi au lendemain de la guerre en étroite et quotidienne collaboration avec les Administrations publiques, en vue de donner aux établissements maritimes français une exploitation souple, rapide, décentralisée, analogue à celle qui existe dans la plupart des grands ports étrangers.

Les avantages de ce nouveau régime sont bientôt apparus tels que l'Administration des Travaux Publics a appliqué des principes analogues à l'administration des ports qui n'avaient pas demandé l'autonomie.

Aussi, nous permettons-nous, par la note ci-jointe, d'attirer votre bienveillante attention sur les inconvénients de la suppression de ce régime.

Nous serions très heureux, si vous vouliez bien vous associer aux efforts que nous faisons, conformément aux vues traditionnelles de l'Association des Grands Ports français, pour maintenir un régime d'exploitation établi au lendemain de la guerre grâce à l'action de notre Groupement.

Nous vous en remercions par avance.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Directeur,

Milaud

Une grave erreur d'appréciation de la Commission de la Hache, inexactement informée:

La suppression de l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux

======

Un décret simple du 20 mars 1939, signé par le Président du Conseil et le Ministre des Finances, sur le rapport du Comité de réorganisation administrative dit Comité de la " Hache ", a supprimé, en principe, l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux. Seul le port autonome de Strasbourg subsisterait.

Il ne s'agit pas, comme on serait tenté de le croire, de la suppression d'organismes purement administratifs détachés d'un ministère pour alléger les administrations centrales ou pour pouvoir recevoir des dons et legs...

Ce que l'on supprime ce sont des établissements industriels, créés en réunissant dans un même organisme local les nombreux services des différentes collectivités :Etat, Chambres de commerce,..qui auparavant intervenaient isolément dans la gestion et l'exploitation des ports. Cette création avait pour objet de tenir compte des leçons de guerre et de donner aux ports français un régime d'exploitation souple, rapide, répondant aux besoins des usagers plutôt qu'à des vues théoriques des Administrations centrales.

L'exploitation centralisée des ports par l'Etat avant la guerre.-

C'est qu'en effet, avant la guerre, les ports français étaient construits, améliorés, administrés par l'Etat. Les seules atténuations apportées à cette centralisation avaient été les suivantes :

1°/ la concession des outillages publics aux Chambres de commerce, qui par suite de la carence de l'Etat avaient demandé à créer et à exploiter dans les ports français un outillage analogue à celui qui prenait une importance de plus en plus grande dans les ports étrangers;

2°/ le versement par les Chambres de commerce d'une partie des sommes nécessaires aux travaux d'amélioration, d'extension des ports, travaux dont l'Etat retardait toujours l'exécution sans souci des pertes que les détournements de trafic vers les ports étrangers mieux équipés entraînaient pour l'activité commerciale et industrielle française. Ces sommes versées par les Chambres de commerce sont gagées par des péages, payés par les usagers du port appelés à bénéficier des facilités que leur procureront les améliorations ou extensions réalisées. Ainsi le commerce est intéressé à ne demander que des travaux utiles, et cette garantie est parfaitement vérifiée par les exceptions que l'on cite parfois.

Mais c'est à ce paiement de taxes et de péages que s'était bornée l'intervention des usagers : les travaux étaient décidés dans tous leurs détails par l'Administration, des formalités excessivement longues étaient nécessaires pour qu'ils puissent être entrepris, les ports étaient dirigés sans que ceux qui les utilis ent aient à dire leur mot.

Les conséquences néfastes constatées pendant la guerre.-

Aussi, en 1914, aucun port français de la côte ouest n'était en état de recevoir à quai, à toute heure de marée, les plus grands navires de l'époque, et M. Cambon pouvait dire que si la guerre victorieuse permettait à la France de mettre la main sur les navires des Compagnies allemandes, elle ne pourrait les utiliser faute de ports pouvant les accueillir...

Cette insuffisance a obligé à établir rapidement, et au prix fort, des ouvrages provisoires et des outillages dans certains ports, pour recevoir les marchandises indispensables au ravitaillement du pays, les troupes anglaises et américaines.

D'autre part, en ce qui concerne l'exploitation, on s'est vite rendu compte qu'il fallait, dans chaque port, une unité de commandement et une coopération avec les usagers.

L'autonomie.-

Cette leçon a porté ses fruits.

Reprenant les desiderata exprimés par les Chambres de commerce bien avant la guerre (il n'était pas question d'Offices à cette époque!)le Parlement a voté, en 1920, la loi sur l'autonomie des ports maritimes de commerce : décentralisation, direction unique de tous les services de chaque port, participation officielle des usagers à la préparation des décisions concernant tant les travaux que l'exploitation.C'était,en définitive, la substitution d'une exploitation commerciale locale à la gestion administrative centralisée d'avant guerre.

Et, à cette époque, les bienfaits de la collaboration apparaissaient tellement grands à tous que les Chambres de commerce (par leur Union) et les usagers (par l'Association des Grands Ports français) étaient appelés à participer à l'élaboration des textes d'application de la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie.

Les avantages du nouveau régime étaient tels qu'en 1924, l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines intervint auprès du Ministre des Travaux Publics pour lui demander, dans l'intérêt de la bonne marche des ports, de faire bénéficier - sous l'autorité de l'Etat - les ports qui n'avaient pas encore demandé l'autonomie des dispositions décentralisatrices en matière d'enquête prévues pour les ports autonomes.

Les résultats bienfaisants obtenus.-

C'est grâce à cette décentralisation et à l'habitude qu'elle a donnée à l'Administration de tenir le plus grand compte des desiderata des Chambres de commerce et des usagers de tous les ports, que des améliorations considérables ont pu être apportées rapidement aux ports français au cours des 15 dernières années.

Ceux-ci ne sont plus dans l'état de stagnation dans lequel ils se trouvaient avant la guerre. Le trafic s'y est développé dans une mesure analogue à celle constatée dans les ports étrangers. On n'attend plus, en effet, que le trafic abandonne un port et se dirige dans un port étranger pour apporter au port les améliorations qu'exige sa conservation. Aussi, à l'heure actuelle, les installations et les organisations existantes sont-elles, en général - quoiqu'on en dise parfois - à la hauteur des besoins et présentent-elles la marge de sécurité nécessaire pour faire face à un soudain développement du trafic au cas où, notamment, un nouveau conflit éclaterait.

C'est le régime qui a permis d'arriver à cette situation, de faire des ports français des établissements comparables aux ports étrangers, toujours donnés en exemple, que l'on veut supprimer pour revenir aux anciens errements condamnés par la guerre de 1914-18.

Le prétexte des économies.-

Et comme on ne peut prétendre que les organismes actuels ont failli à leur tâche, que les ports du Havre et de Bordeaux fonctionnent mal,. on cite des faits dont l'origine est antérieure à leur création ou qui résultent des désirs de l'Administration,. on invoque la possibilité de réaliser des économies..

Mais nul ne sait lesquelles!..Car le décret du 20 mars a été pris sans qu'aucun des ports intéressés n'ait été appelé à participer à une enquête objective et précise sur sa gestion. Les personnalités représentant le commerce et l'industrie - auxquels on ne cesse de faire appel pour favoriser le redressement général du pays - qui administrent ces organismes n'en ont appris la suppression que par la lecture des journaux!.. Comme s'il s'agissait d'une mauvaise action, ils n'en ont même pas été préalablement informés. Et certains prétendent même que l'avis du Ministre des Travaux Publics, exigé par le décret-loi qui a créé le Comité de la Hache, n'ait pas été sollicité par l'Administration des Finances.

Ajoutons que des possibilités d'économies paraissent peu vraisemblables. En effet, les Ports autonomes sont soumis à de multiples contrôles superposés, créés à la demande du Ministère des Finances par différents décrets-lois : Commission de contrôle financier du Ministère des Finances, Inspecteur général des Ponts et Chaussées et contrôleur financier particuliers à chaque port autonome etc.. qui participent aux travaux des Conseils d'Administration de ces ports et auxquels doivent être soumises toutes les questions ayant des repercussions financières directes ou indirectes.

Le but du décret du 20 mars n'est donc pas d'aboutir à un contrôle encore plus strict de l'Administration des Finances, mais d'instituer une

gestion centralisée des ports par c e t t e Administration qui deviendrait juge des besoins du commerce maritime, de l'heure à laquelle il conviendrait de leur donner satisfaction, des procédés à employer pour le faire,. qui imposerait le paiement de taxes aux usagers et cependant ne consentirait à financer des améliorations que quand il lui plairait....et sous quelles influences?

Ainsi, pour réaliser des vues d'unification systématique , on se propose de démolir l'organisation de deux grands ports français, sans se soucier des raisons profondes qui ont progressivement conduit à la décentralisation de l'exploitation et de la gestion des ports français, à la participation des usagers à cette gestion et à cette exploitation, sans prendre en considération le fait qu'un port n'est pas un service administratif travaillant sur le papier, dirigeant ou contrôlant d'autres organes purement administratifs, mais est au contraire un établissement industriel et commercial, qui travaille avec du matériel et avec des ouvriers, qui doit servir des clients et qui a....des concurrents.

Et cette centralisation, ce bouleversement d'une organisation existante qui a fait ses preuves, on n'hésite pas à tenter de les réaliser au moment même où les ports français peuvent brusquement être appelés à travailler pour la défense nationale, à plein et dans les conditions les plus difficiles d'exécution.

========