

# OBSERVATIONS

SUR LE

## MONOPOLE DU COURTAGE MARITIME

### EN FRANCE

PAR

UN CONGRESSISTE



Bibliothèque Maison de l'Orient



135170

ROUEN

IMPRIMERIE JULIEN LECERF

1900

# OBSERVATIONS

SUR LE

MONOPOLE DU COURTAGE MARITIME

EN FRANCE

PAR

UN CONGRESSISTE

---

*Septembre 1900*

Bibliothèque  
SALOMON REINACH

# OBSERVATIONS

SUR LE

## MONOPOLE DU COURTAGE MARITIME

EN FRANCE

---

Le 9 septembre 1900, le « Moniteur maritime, industriel, commercial et financier, organe du Syndicat maritime de France », a publié l'article suivant :

### LE COURTAGE MARITIME

ET LES BRITISH CHAMBERS OF COMMERCE

---

Les *Chambers of Commerce* de la Grande-Bretagne ont tenu un Congrès à Paris, du 5 au 8 courant.

Dans la séance du 6, elles avaient à leur ordre du jour la discussion du vœu suivant, présenté par les Chambres de Liverpool et de Cardiff :

Ces Associations regrettent vivement que les Tribunaux de Commerce du Havre, Rouen et Dunkerque, aient refusé de demander une réduction du courtage maritime dans ces ports. Elles prient instamment toutes les Chambres de Commerce des ports français de vouloir bien prendre en considération d'avoir à recommander l'adoption d'échelles proportionnelles plus faibles des droits de courtage, en raison du grand accroissement du tonnage des navires.

*This association deeply regrets that the Tribunals of Commerce of Havre, Rouen and Dunkirk have declined to recommend any reduction in the charges levied by Maritime Brokers at those Ports, and urges that all the Chambers of Commerce established at French Port should, in view of the great and growing increase in the tonnage*

*of vessels, take into favourable consideration the questions of recommending the adoption of proportionately lower scales of fees than those now authorised.*

Après une discussion à laquelle prirent part MM. Hemelryk (Liverpool), Lester Jones (Cardiff), Beardshaw (Sheffield), Lee (Bristol), John Bennett (Goole) et Pollock (Paris), M. Agius proposa de renvoyer la question au samedi 8, pour avoir quelques renseignements sur les décisions du Congrès international de la Marine marchande, au sujet du courtage maritime (1).

A la demande de sir Thomas Morel, président de la Chambre de Commerce de Cardiff, la note suivante fut rédigée au nom du bureau du Congrès de la Marine marchande :

Dans sa séance de jeudi dernier, le Congrès des Chambres de Commerce britanniques était appelé à discuter le vœu des Chambres de Liverpool et Cardiff, tendant à la réduction du courtage maritime français.

Sur la proposition de M. Agius, on a décidé de renvoyer la discussion à ce jour, afin d'être renseigné sur ce qui a été fait concernant le même sujet par le Congrès international de la Marine marchande, réuni à Paris du 4 au 12 août.

J'ai été très gracieusement invité par sir Thomas Morel à fournir ces renseignements, en ma qualité de secrétaire général adjoint du dit Congrès de la Marine marchande.

Tenant compte de la campagne très vive entreprise à l'étranger, le bureau du Comité d'organisation mit à l'ordre du jour la question suivante :

« Quels sont les différents régimes de courtage maritime ?  
» réglementation, monopole, responsabilité, tarifs. »

Quatre mémoires seulement furent déposés, provenant tous de M. Deglatigny, négociant à Rouen.

Le premier fait connaître le régime des différents pays ;

(1) Voir le *Temps* du 7 septembre, et, plus particulièrement, le *Daily Messenger* du 6, qui publie un compte rendu très complet du Congrès des *British Chambers of Commerce*.

on y constate que le courtage est libre ou à peu près dans toute l'Europe ; on y trouve aussi quelques chiffres concernant les tarifs, qui paraissent peu élevés.

Le deuxième mémoire est un historique des enquêtes faites en 1864 et 1897 sur le courtage en France.

Les autres mémoires de M. Deglatigny tendent à demander l'abolition du monopole, le remboursement des charges au moyen de la combinaison suivante, Rouen étant pris pour exemple : Prix des charges de courtiers de cette place, 2.400.000 fr. amortissables en 10 annuités de 287.917 fr. ; ces annuités seraient tout simplement payées au moyen des tarifs actuels de courtage maintenus pour les navires étrangers, mais perçus par la Chambre de Commerce.

Les divers mémoires envoyés au Congrès de la Marine firent l'objet d'un rapport très complet de M. Taconet, président du Comité des courtiers maritimes de France, et, à ce titre, le membre de notre Comité le mieux à même de traiter la question.

Le rapport de M. Taconet fut soumis à la 5<sup>e</sup> section pour y être librement discuté. Il ne représentait, en effet, que l'opinion personnelle de son auteur.

Répondant aux mémoires de M. Deglatigny, M. Taconet constate, en résumé, ce qui suit :

1<sup>o</sup> Dans toutes les enquêtes faites en France, le Commerce a presque unanimement demandé le maintien du courtage maritime ;

2<sup>o</sup> L'Administration de la Douane le réclame encore plus énergiquement ;

3<sup>o</sup> En fait de tarifs, l'abolition du monopole serait un leurre ; d'ailleurs, les courtiers ont consenti d'eux-mêmes des réductions importantes et admis l'échelle décroissante en raison directe de l'accroissement du tonnage ; depuis 1882, ces réductions ont diminué les tarifs de 30 à 60 0/0 sur les anciens prix ; des tarifs d'abonnement sont accordés aux lignes régulières ;

4<sup>o</sup> A l'étranger, où le courtage est libre, les frais de conduite de navires sont parfois plus élevés qu'en France ;

5° La diminution nouvelle des tarifs n'est guère exigée que par des étrangers, qui trouveraient peut-être inconvenant que l'on fit de semblables campagnes contre des règlements tels que la ligne de charge anglaise dont la détermination est empirique.

M. Taconet termine son rapport en constatant que les courtiers français ne peuvent admettre, sous peine de ruine, aucune nouvelle réduction de tarifs ; il ajoute : « Je suis » convaincu que bien des armateurs anglais mieux informés » s'abstiendraient, comme un très grand nombre de leurs » confrères le font d'ailleurs, de ces campagnes irritantes » qui, malgré la sympathie et l'estime que l'on a pour eux » dans ce pays-ci, affectent, il faut le reconnaître, des allures » désobligeantes pour le sentiment national. »

Dans sa séance du 7 août, la 5° section a eu à discuter le rapport de M. Taconet.

Je ne puis donner ici le procès-verbal beaucoup trop étendu de la discussion très vive qui s'est engagée. En voici les traits les plus saillants :

Plusieurs congressistes démontrèrent, preuves en mains, que certains consignataires uniques, — auxquels la loi ou l'usage permettent la conduite des navires étrangers à eux consignés, — ne se font pas faute de percevoir des honoraires encore plus élevés que ceux des courtiers.

Les tarifs ne sauraient subir une nouvelle réduction ; ils ne gênent pas le commerce autant que certains veulent bien le dire : si l'on additionne, en effet, tous les droits perçus en France sur le navire, et si on les compare à l'ensemble de ceux payés dans la plupart des ports étrangers, on remarque que les ports français ne sont pas les plus chers.

Un Membre fit observer qu'il serait logique de continuer l'œuvre de réduction et de prolonger l'échelle décroissante, vu l'augmentation des tonnages qui atteignent souvent 10 à 12.000 tonnes de portée.

M. Fayol répondit qu'il avait fait le relevé des bâtiments de cette importance en 1899, d'après le Bureau Véritas. Il a constaté que sur 11.456 navires composant la flotte à vapeur

du monde entier, il n'y en avait que 202 dépassant une portée de plus de 6.000 tonneaux d'affrètement. Est-ce pour ces quelques bâtiments, — dont beaucoup appartiennent d'ailleurs à des lignes régulières, — qu'il faut troubler le commerce maritime français, chercher à bouleverser ses usages et rendre de plus en plus pénibles les relations internationales ?

M. Maurice Duchâteau, courtier maritime et membre de la Chambre de Commerce de Dunkerque, qui a pris une part très importante aux travaux de la cinquième section, confirma le dire de M. Fayol ; il fit constater que, si l'on examine le tableau comparatif des entrées à Dunkerque en 1892 et 1898, on voit que les dimensions n'ont guère varié : sur plus de 5.200 navires, il n'y a eu que trois exceptions en faveur de 1898.

M. Herbart, assureur maritime à Dunkerque, proposa un vœu tendant à la création d'une commission extra-parlementaire chargée d'étudier les tarifs de courtage.

M. Duchâteau fit remarquer combien cette demande était inopportune. En effet, sur la demande des Gouvernements anglais et danois, il a été procédé, l'année dernière, à une enquête auprès des tribunaux et des Chambres de Commerce de Dunkerque, Rouen et Le Havre. A l'unanimité, ces corps élus (1) ont répondu qu'il n'y avait aucun motif de modifier actuellement les tarifs. Cette réponse a été transmise au Foreign Office, en mai dernier, par le Gouvernement français. Il est peu probable que M. Millerand consente à se contredire à quelques mois d'intervalle.

M. le commandeur Fioritto, directeur général de la Marine marchande italienne, déclara, au nom des membres étrangers de la section, qu'ils s'abstiendraient tous, par délica-

(1) Les *Chambres de Commerce* françaises sont, comme on le sait, des corps élus par le Commerce et soumis au contrôle du représentant de l'Administration centrale (préfet ou sous-préfet); les *Chambers of Commerce* anglaises sont des associations libres de commerçants payant une cotisation syndicale et n'ont aucun caractère officiel. (*N. de la R.*)

lesse, de se prononcer sur une question concernant plus spécialement les Autorités françaises.

En conséquence, le vœu de M. Herbart fut repoussé à la presque unanimité.

Tels sont, Messieurs, les faits qui se sont passés au Congrès de la Marine marchande concernant le courtage maritime.

Sans me permettre, en quoi que ce soit, de prendre part aux discussions du Congrès des British Chambers of Commerce, je crois devoir faire observer qu'il s'est glissé une erreur dans le vœu des honorables Chambres de Liverpool et de Cardiff; on n'a pas consulté seulement les Tribunaux de Commerce, comme le fait croire la rédaction du vœu : on a également pris l'avis des Chambres de Commerce, et tous ces corps ont repoussé, l'an dernier, les modifications de tarifs réclamées par la Grande-Bretagne et le Danemark.

Paris, 8 septembre 1900.

CARDOZO DE BETHENCOURT,  
*Secrétaire général adjoint du Congrès  
de la Marine marchande.*

A la séance du 8, la question du courtage maritime français revint en discussion devant le Congrès des British Chambers of Commerce.

M. Hemelryk, délégué de la Chambre de Liverpool, déclara qu'il retirait le vœu tendant à la révision des tarifs de courtage; après l'accueil si bienveillant et si cordial reçu en France par le Congrès, il lui semblait « discourtois » de venir combattre à Paris des lois françaises.

Sir Thomas Morel, de Cardiff, dit qu'il maintenait le vœu et qu'il allait en démontrer le bien fondé.

Lord Avebury, président, annonça que le bureau n'admettait pas la discussion du vœu. « On en reparlera, ajouta-t-il, à notre » prochaine réunion en Angleterre. »

L'assemblée adopta cette manière de voir, reconnaissant ainsi que la discussion des lois françaises du courtage est plus particulièrement une affaire nationale.

---

La réponse suivante a été faite à cet article par un adhérent au Congrès international de la Marine marchande :

*Rouen, le 16 septembre 1900.*

MONSIEUR LE DIRECTEUR DU *Moniteur maritime*,

J'apprends par votre journal, (n° du 9 septembre), que le Congrès des Chambres de Commerce de la Grande-Bretagne a eu la curiosité de connaître les décisions prises par le Congrès international de la Marine marchande sur la question du courtage maritime.

L'étude de ce monopole antique figurait en effet au programme de ce Congrès, et on devait raisonnablement supposer qu'il en résulterait une conclusion pratique.

Pour diverses raisons, que je n'ai pas à examiner ici, le Congrès n'a produit aucun résultat, n'a émis aucun vœu sur cette question, et le Commerce maritime sera surpris de la raison invoquée à la dernière heure pour tenter d'expliquer cet avortement.

Puisqu'il a été question de ma modeste personne, je viens vous demander la permission de compléter, ou même de rectifier, vos souvenirs sur quelques points, en attendant la publication d'un compte-rendu officiel *in-extenso*.

Après quelque hésitation, j'avais soumis à l'examen du Congrès quatre brochures :

- 1° Notes sur le courtage maritime. — Sortie sur lest.
- 2° Observations sur les tarifs de courtage maritime en France et à l'étranger.
- 3° Quelques opinions sur le monopole du courtage maritime.
- 4° Contribution à l'étude du courtage maritime en France et à l'étranger.

Ce qui m'avait fait hésiter, était le choix du rapporteur. J'avais peine à admettre qu'un Congrès appelé à faire un peu de lumière sur une question aussi importante que celle

du monopole du courtage pût avoir comme rapporteur le représentant même des courtiers, le président du Comité des courtiers maritimes de France, et, dès le 15 juin, j'ai fait part de mes appréhensions à M. le Ministre du Commerce par une lettre (1) dont vous avez eu connaissance.

Le 7 août, j'ai assisté à la séance de Commission, dans laquelle on devait discuter la question du courtage, et j'ai entendu M. Taconet donner lecture d'un long rapport, déjà imprimé, ne représentant, comme vous le dites, que son opinion personnelle.

La question figurant au programme du Congrès se résumait à ceci : Etudier le fonctionnement du courtage à l'étranger, le comparer à notre système et chercher s'il n'y aurait pas avantage, soit au point de vue de l'armement, soit à celui du commerce, à modifier notre régime et nos tarifs actuels.

Mon impression immédiate fut que le rapport de M. Taconet n'était que la critique de mes brochures, qu'il ne répondait nullement au programme du Congrès, et que cette longue apologie du monopole du courtage par un courtier ne renfermait rien qui pût modifier les conclusions auxquelles je m'étais arrêté.

Comme je l'ai écrit le 10 août au Président de notre section (2), le président du Comité des courtiers a oublié qu'il parlait dans un Congrès international, et que l'avis des armateurs et négociants de tous pays, qui supportent le fardeau du monopole, a plus de poids qu'un plaidoyer par trop intéressé.

On peut résumer le travail de M. Taconet par cette conclusion que, si le monopole n'existait pas, il faudrait l'inventer.

Je n'examinerai pas aujourd'hui en détail ce long travail. Je me bornerai à répondre sommairement aux parties du rapport que vous avez mises en évidence dans votre réponse aux Chambres de Commerce britanniques.

(1) Voir, à la fin, la pièce justificative n° 1.

(2) Voir, à la fin, la pièce justificative n° 2.

1° *Dans toutes les enquêtes faites en France, le Commerce aurait presque unanimement demandé le maintien du courtage maritime.*

Je ne connais qu'une enquête officielle sur le courtage maritime, celle de 1864, et il me paraît bien risqué de dire, comme le président du Comité des courtiers, que le Commerce a presque unanimement demandé le maintien de ce monopole. Ma brochure n° 3 contient des renseignements intéressants sur ce point particulier.

Que le courtage réglementé ait des partisans, je ne le conteste pas ; mais j'affirme qu'il y en a excessivement peu qui en demandent le maintien dans sa forme et avec ses tarifs actuels : une enquête sérieuse le démontrerait.

2° *L'Administration des Douanes, d'après M. Taconet, réclamerait énergiquement le maintien du monopole.*

Je n'ignore pas que la Douane s'est parfois permis d'aider les courtiers à imposer leurs services aux capitaines et aux négociants qui désiraient agir par eux-mêmes, comme l'ordonnance de 1681 leur en a laissé le droit. C'est là sans doute ce qui fait dire au président du Comité des courtiers que « *le courtage maritime, tel qu'il est établi et qu'il fonctionne en France, y est en harmonie avec le régime économique fiscal et douanier* ».

Cette ingérence abusive de la Douane a donné lieu à de vives protestations de la part des puissances étrangères et des négociants français.

J'en connais personnellement un certain nombre d'exemples, dont je possède les preuves, et je me déciderai sans doute quelque jour à les publier.

En tout cas, l'argument des courtiers est humiliant pour notre Administration ; s'il était démontré que, seule au monde, notre Douane est incapable d'assurer son service sans avoir pour auxiliaire un organisme aussi gênant que notre système actuel de courtage, une réforme de nos règlements de douane s'imposerait.

Il existe du reste en France un certain nombre de ports,

et non des moindres, où l'on n'a pas créé d'offices de courtiers, et les opérations de douane s'y font tout aussi régulièrement qu'ailleurs.

Enfin, un grand nombre de négociants, de commis-succursalistes ou de capitaines font leurs opérations de douane sans courtiers, et, avec tous, la Douane a des relations au moins aussi faciles et agréables qu'avec de simples commis de courtiers.

Le monopole du courtage n'est pas indispensable au bon fonctionnement de la Douane, et tout se passera aussi régulièrement le jour où le courtage assermenté aura cessé d'être un monopole.

3° J'avoue ne pas comprendre pourquoi « *l'abolition du monopole serait un leurre* ».

Les armateurs savent parfaitement tenir compte des frais habituels des différents ports dans les taux de fret; toute réduction de frais profite en fin de compte à la marine, au commerce et aux consommateurs, dont on ne se préoccupe guère.

Si une vérité aussi évidente demandait des preuves, il me serait facile d'en fournir.

L'échelle décroissante adoptée depuis quelques années pour les navires de grand tonnage laisse encore les tarifs beaucoup trop élevés. L'augmentation seule de la valeur des offices de courtiers en fournit une preuve concluante.

4° *A l'étranger, où le courtage est libre, les frais de conduite seraient parfois plus élevés qu'en France.*

J'ignore vraiment s'il existe en Europe un seul port pour lequel cela soit vrai. Je crois avoir démontré le contraire dans la brochure que j'ai faite spécialement pour le Congrès (brochure n° 4).

Si les preuves publiées ne suffisent pas, j'ai en réserve un nombre suffisant de comptes de navires pour achever de convaincre les plus incrédules que notre courtage est de beaucoup le plus coûteux qui soit au monde.

5° *La diminution nouvelle des tarifs ne serait guère exigée que par des étrangers.*

C'est une erreur. Beaucoup d'armateurs français, dont les capitaines pourraient à la rigueur faire eux-mêmes leurs déclarations en douane, et auxquels les courtiers accordent souvent des remises spéciales, se plaignent néanmoins du système actuel et de l'exagération des tarifs. Ma brochure n° 3 contient quelques-unes de ces plaintes.

Mais, en dehors de ceux qui ont exprimé leur opinion dans des enquêtes officielles, il existe un très grand nombre d'armateurs et de négociants qui parleraient si l'on se décidait enfin à faire une enquête sérieuse.

Ce qui fait la force des courtiers, c'est qu'ils sont syndiqués et obéissent à un mot d'ordre et à une direction unique, tandis qu'armateurs et négociants luttent péniblement isolés.

6° Entin, M. Taconet affirme que *les courtiers ne peuvent sous peine de ruine consentir à de nouvelles réductions de tarifs.*

Je veux bien l'admettre ; c'est vrai, sinon pour tous, du moins pour un certain nombre d'entre eux. Mais c'est précisément pour ce motif qu'on doit envisager la seule solution possible, c'est-à-dire le rachat des charges et la liberté du courtage.

J'en ai terminé avec ce que vous citez du rapport de M. Taconet, mais j'ai à vous présenter quelques observations sur le compte-rendu sommaire de la séance du 7 août dont j'ai conservé un souvenir fidèle, grâce aux notes que j'ai prises.

Vous dites que plusieurs congressistes auraient démontré, preuves en mains, que certains consignataires uniques ne se faisaient pas faute de percevoir des honoraires encore plus élevés que ceux des courtiers.

Les courtiers présents ont en effet reproché aux consignataires de prendre une commission aux navires qu'ils sous-

traient à l'impôt du courtage, mais je suis absolument certain qu'aucune preuve n'a été fournie en séance d'honoraires supérieurs aux tarifs de courtage.

Cette affirmation m'aurait frappé, si elle s'était produite, et je suis obligé de supposer que vous l'aurez trouvée dans des notes déposées avant ou après la séance, mais qui n'ont pas été discutées.

Si le fait était vrai (et je me permets d'en douter), il prouverait tout simplement que certains armateurs préfèrent payer plus cher un consignataire qu'un courtier. Ce serait un argument de plus, dont je m'emparerais, pour montrer que tout le monde n'apprécie pas les bienfaits du courtage officiel.

J'ai connu au contraire des consignataires qui effectuaient pour un franc la mise en douane, et je n'ai jamais entendu parler de courtiers qui pussent faire concurrence à ce tarif réduit.

Les armateurs ne sont pas aussi naïfs qu'on cherche à le faire croire. Quand on leur permet d'éviter des frais de courtage qu'ils trouvent exagérés, ils partagent avec leurs consignataires l'économie réalisée, et cela dans des proportions librement consenties, et je puis vous assurer que ces commissions de consignment sont de beaucoup inférieures aux tarifs de courtage.

Ce partage est du reste plus explicable que le versement fait par certains courtiers d'une partie, parfois la moitié de leurs honoraires, entre les mains de consignataires, dans le but manifeste de les empêcher d'user de leur droit en faisant eux-mêmes les déclarations en douane.

Le malheureux armateur paie intégralement le tarif officiel; mais la moitié de la somme passe dans la caisse du négociant, qui se trouve ainsi avoir intérêt à ne rien dire contre le monopole.

La commission de consignment varie suivant l'importance et la nature des chargements, et les armateurs sont très-heureux de la payer, puisqu'elle leur évite des frais plus élevés.

Ceux qu'il faut plaindre, ce sont les armateurs, obligés d'envoyer leurs navires dans certains ports français, où ils ont à payer un consignataire en outre des frais de courtage. Voyez à ce sujet quelques exemples cités dans ma brochure n° 2, pages 3 et 10.

J'estime, quant à moi, que les courtiers maritimes n'ont pas le droit de faire fonctions de consignataires, de faire du transit, de gérer des lignes de navigation, etc., etc.

Un consignataire est plus utile aux navires qu'un courtier, et on aurait tort de lui reprocher la commission de consignation qu'il reçoit, pour des services moins rémunérés, mais plus réels que ceux des courtiers.

Au dire des courtiers, *l'ensemble des frais supportés en France, courtage compris, par les navires, serait inférieur à ce que les mêmes navires paieraient à l'étranger.*

Je sais d'où émane cette affirmation, que je conteste formellement. J'ai publié le compte de frais comparé qu'ont établi les courtiers pour tenter de démontrer ce paradoxe, et il est aisé de voir que ce document prouve au contraire que, des deux ports cités, le port français est le plus coûteux. D'autres comptes de frais m'ont été confiés depuis pour les deux mêmes ports, et tous démontrent que nous sommes plus chers. (Voir brochure n° 2, pages 5, 6, 7, 8 et 11.)

Du reste, c'est encore là un argument sans valeur qu'on est surpris de rencontrer.

Je suppose qu'il soit démontré que l'ensemble des frais est parfois moindre en France; serait-ce une raison pour refuser à la marine et au commerce de nouvelles réductions?

Le développement des ports est absolument subordonné aux facilités qu'ils offrent et à la réduction des frais de toutes sortes qui grèvent la marine. Le courtage maritime seul ne saurait faire exception à cette vérité économique.

Comment expliquer les énormes écarts que l'on remarque entre les tarifs des différents ports français?

Les courtiers ont protesté de toutes leurs forces contre l'idée de prolonger l'échelle décroissante de leurs tarifs,

pour les énormes vapeurs dont le nombre augmente chaque jour. Il y a cependant un exemple à suivre dans un tarif tout récent, celui de Marseille, qui date du 14 février 1900. On y trouve la clause suivante pour le tonnage dépassant 5.000 tonnes : « *Il ne sera perçu aucun droit supplémentaire, quel que soit le nombre de tonneaux embarqués ou débarqués.* »

Un navire portant 10.000 tonnes ne paie à Marseille que pour un maximum de 5.000 tonnes, soit 400 francs.

A Dunkerque ou au Havre, le même navire paierait 2.710 francs; à Cherbourg, 5.000 francs; à Bordeaux, 6.125 francs, etc. (Voir brochure n° 4, pages 16 et 17.)

On trouve encore d'autres choses intéressantes dans ce tarif de Marseille.

On y a bien maintenu une taxe contestable (brochure n° 1) sur les navires sortant sur lest sans avoir employé de courtier à l'entrée, mais cette taxe est à base décroissante, par analogie à ce qui a lieu pour les navires chargés.

C'est de toute justice; mais on s'est bien gardé de le faire dans les tarifs des ports de la Manche et de l'Océan, afin d'aggraver la pénalité des négociants assez osés pour faire eux-mêmes leurs affaires.

Il faut constater une fois de plus, hélas ! que le port de Marseille suit le progrès, tandis que nos ports de la Manche et de l'Océan sont entravés dans leur développement par des règlements et des tarifs surannés.

Dans la séance du 7 août, M. Herbart a bien, comme vous le dites, proposé un vœu, mais il est indispensable de le reproduire textuellement.

Ce vœu, précédé de la lecture de dix pages d'observations les plus vives contre le monopole du courtage, en réponse au long plaidoyer de M. Taconet, était le suivant :

« *La quatrième section du Congrès international de la Marine marchande émet le vœu que M. le Ministre du Commerce constitue une Commission extra-parlemen-*

*taire, à l'effet d'étudier la question du courtage maritime et la révision des taxes qui frappent les navires. »*

Je proposai de compléter cette formule en demandant qu'en cas de rachat, l'opération fût réglée de manière à ne pas porter préjudice aux courtiers.

Cela devait, dans mon idée, permettre de voter à l'unanimité le vœu de M. Herbart.

M. Duchateau, courtier maritime à Dunkerque, reconnut que je n'avais jamais demandé dans mes brochures l'expropriation des courtiers, mais bien le rachat des charges. Mais il prétendit que l'enquête faite en 1899, à la suite de la demande de réduction de tarifs émanant des armateurs anglais et danois, dans les ports de Dunkerque, le Havre et Rouen, était suffisante et qu'il n'y avait pas lieu d'en faire une nouvelle.

L'opinion d'une des trois Chambres de Commerce consultées fut qu'il ne convenait pas de demander continuellement des réductions de tarifs. « *Le jour, répondit-elle, où le Gouvernement jugera à propos de poser à la Chambre la question du maintien ou de l'abolition du courtage privilégié, la Chambre examinera si cette institution est ou non contraire aux intérêts du Commerce.*

En effet, depuis 1864, les Chambres de Commerce n'ont jamais été consultées sur l'opportunité de supprimer le monopole du courtage.

Le vœu Herbart avait donc raison d'être. Il fut mis aux voix et rejeté à une très grande majorité.

Mais il faut savoir que, sur une trentaine de personnes présentes, il y avait au moins les deux tiers de courtiers. Pour vous en assurer, il vous suffira de consulter la feuille de présence, sur laquelle un des Membres du Congrès a eu le soin de faire noter la qualité des présents.

M. le commandeur Fioritto, directeur général de la Marine marchande italienne, s'abstint, comme vous le dites, de prendre part au vote ; mais, répondant à la question qui lui fut posée, il déclara que son Gouvernement avait souvent

reçu des plaintes d'armateurs contre notre système de courtage.

Et, à la suite de ce vote, un membre du bureau fit observer aux courtiers que, puisqu'ils paraissaient si assurés d'avoir pour eux l'opinion publique, on ne comprenait pas l'énergie avec laquelle ils s'opposaient à une enquête.

Il est regrettable que le Congrès n'ait pas fait avancer d'un pas l'étude de la question qu'il avait fait figurer à son programme.

Armateurs et négociants ont des intérêts identiques et demandent des améliorations profondes au régime actuel.

Si les courtiers s'obstinent à s'opposer à toute enquête et à toute réforme, le Commerce aura à redouter de voir les armateurs étrangers généraliser ce qu'ils ont déjà fait et insérer dans les chartes-parties une clause pour laisser à la marchandise le paiement du courtage.

Ce jour-là, l'opinion publique commencera sans doute à s'émouvoir en France; mais la solution ne sera peut-être plus aussi satisfaisante pour les courtiers qu'elle aurait pu l'être actuellement.

Je sais que vous désirez porter la lumière dans cette question qu'on embrouille à plaisir et qu'on ne veut pas mettre à l'étude, et c'est ce qui m'a décidé à vous présenter les observations qui précèdent.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Louis DEGLATIGNY.

---

PIÈCES JUSTIFICATIVES



*Monsieur le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes  
et des Télégraphes.*

Rouen, 15 juin 1900.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Sollicité de prendre part au Congrès international de la Marine marchande, j'ai donné mon adhésion et me propose de soumettre au Congrès les études que j'ai publiées sur le courtage maritime.

Ma surprise a été grande, en apprenant que le Rapporteur désigné pour la question du courtage était le propre Président du *Syndicat des Courtiers maritimes*, M. Taconet, courtier au Havre, c'est-à-dire le défenseur né et attitré d'un monopole, contre lequel protestent à l'envi Français et étrangers, armateurs et négociants.

Aussi impartial que s'efforce d'être M. Taconet, ses conclusions manqueront d'autorité.

Elles pourront d'autant plus être suspectées, que M. Taconet s'est déjà prononcé ; effectivement, il a fait, le 18 mai 1898, une conférence devant le *Syndicat maritime de France*, pour tenter de démontrer que le monopole du courtage était de la plus grande utilité, et que les navires avaient à supporter chez nous des frais moindres qu'à l'étranger, affirmations tout à fait contestables et dont j'ai établi l'inexactitude.

*Le Moniteur maritime* a rendu compte de cette conférence dans son numéro du 5 juin 1898.

Comment un Congrès, appelé à faire un peu de lumière sur une question aussi capitale que celle du monopole des courtiers, peut-il avoir comme Rapporteur le représentant même des courtiers ?

Je ne puis me l'expliquer, et je crois devoir vous adresser ma protestation.

L'excuse de ma démarche est dans la nécessité, qui s'impose, d'entreprendre l'étude impartiale d'un monopole cachant des abus innombrables, au lieu de persister à user de tous les moyens pour étouffer les protestations du Commerce, en retardant une transformation déjà reconnue nécessaire sous l'Empire, en 1865.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations respectueuses.

Louis DEGLATIGNY,

MEMBRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN.

---

*Monsieur le Président de la 4<sup>me</sup> section du Congrès international  
de la Marine marchande.*

10 août 1900.

MONSIEUR,

Le rapport de M. Taconet, dont j'ai seulement eu connaissance mardi dernier, est tel que je le prévoyais le 15 juin, lorsque j'ai adressé à Monsieur le Ministre du Commerce la lettre ci-jointe, pour lui signaler ce qu'avait d'étrange la désignation du Président du Comité des courtiers maritimes comme Rapporteur.

Mon contradicteur s'occupe beaucoup trop de moi. Il s'attaque à des points de détail, habilement choisis dans les brochures que j'ai soumises au Congrès, en laissant de côté ce qui l'embarrasse trop.

Le temps me manque pour répondre à ce travail avant la fin du Congrès. Je me borne pour aujourd'hui à maintenir les conclusions de mes brochures, et notamment la préface de celle qui est intitulée : « Contribution à l'étude du courtage maritime en France et à l'étranger. »

Le Président du *Syndicat des Courtiers maritimes de France* n'a produit qu'un long plaidoyer en faveur du monopole qu'il exploite.

Il a totalement oublié qu'il parlait dans un Congrès *international*, et que l'avis des armateurs et des négociants de tous pays, qui supportent le fardeau de ce monopole, a une toute autre valeur que le sien.

Une enquête sérieuse démontrerait la nécessité d'une réforme radicale, et c'est pour cette raison que les courtiers s'opposent de toutes leurs forces à cette enquête.

Je vous serai reconnaissant de vouloir bien mentionner, dans le compte-rendu des travaux du Congrès, avec le rapport de M. Taconet, la protestation provisoire du négociant rouennais, à défaut du texte de ses brochures.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

LOUIS DEGLATIGNY.