

15877572 4588054  
2<sup>e</sup> section 4

VIII<sup>me</sup> CONGRÈS INTERNÂTIONAL DE NAVIGATION  
PARIS — 1900

---

5<sup>me</sup> QUESTION

---

**INSTITUTIONS MARINIÈRES**  
**ASSOCIATIONS CORPORATIVES & MUTUELLES**

---

**OBSERVATIONS**

**SUR LE RAPPORT DE M. G. CAPTIER**

Secrétaire général de la Chambre Syndicale de la Marine  
(Navigation intérieure)

---

PARIS

IMPRIMERIE DES ARTS ET MANUFACTURES

8, rue du Sentier, 8

---

1900



I-354097

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318929

BPK - B-151034

VIII<sup>me</sup> CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION

PARIS — 1900

---

5<sup>me</sup> QUESTION

---

# INSTITUTIONS MARINIÈRES

ASSOCIATIONS CORPORATIVES & MUTUELLES

---

OBSERVATIONS

SUR LE RAPPORT DE M. G. CAPTIER

Secrétaire général de la Chambre Syndicale de la Marine  
(Navigation intérieure)

---

PARIS

IMPRIMERIE DES ARTS ET MANUFACTURES

8, rue du Sentier, 8

---

1900



# INSTITUTIONS MARINIÈRES

ASSOCIATIONS CORPORATIVES & MUTUELLES

---

## OBSERVATIONS

SUR LE RAPPORT DE M. G. CAPTIER

*Secrétaire général de la Chambre syndicale de la Marine*  
(Navigation intérieure).

---

Dès la première phrase du rapport qui a été distribué à tous les membres du huitième Congrès de Navigation, l'honorable M. Captier, après avoir rappelé les avantages et les bienfaits de l'association corporative, exprime le regret que la batellerie française n'ait pas su encore les mettre à profit. « A part les Sociétés mutuelles de marini-  
» niers », écrit le rapporteur, « formées en vue de l'assu-  
» rance des bateaux contre les sinistres de route, il  
» n'existe dans cette industrie aucune sorte d'associa-  
» tion. » En adressant aux bateliers français le reproche,  
— bienveillant, d'ailleurs, — d'être jusqu'ici demeurés  
réfractaires à l'esprit d'association, l'honorable rappor-  
teur les a involontairement calomniés. Son affirmation  
n'est que le résultat d'une erreur, ou, pour mieux dire,  
d'un oubli : car M. Captier n'ignore pas l'existence d'une  
très intéressante association de bateliers, d'un caractère  
strictement corporatif, qui a son siège à Conflans-Sainte-  
Honorine, et qui fonctionne sous le nom de *Société de*  
*remorquage en commandite simple à capital variable*  
*L. Masj fils et C<sup>te</sup>*; M. Hennebuis, président du Con-

*Société corpo-*  
*rative de re-*  
*morquage.*

seil de surveillance de cette Société, a siégé pendant plusieurs années, à côté de M. Captier, au bureau de la Chambre syndicale de la Marine.

Il ne sera point indifférent aux membres du Congrès, qui témoignent d'une sollicitude si éclairée pour tout ce qui touche à l'industrie batelière, d'avoir quelques renseignements sur ce groupement professionnel qui fait le plus grand honneur, soit à M. Lucien Masy, qui en fut l'infatigable promoteur, soit aux bateliers, belges et français, qui ont répondu à son appel.

Créée en 1893, la Société comprenait à la première heure deux cent quatre membres : elle se proposait tout d'abord de faire le service du remorquage sur la Seine, entre Conflans et la Monnaie; elle l'a, depuis, étendu à l'Oise, à titre facultatif pour elle-même et pour ses membres. Chaque part d'associé était de cinq cents francs, et correspondait essentiellement à la possession d'un bateau; la Société était en nom collectif. Elle eut des débuts particulièrement difficiles. Quelques-uns des membres, cédant à des influences étrangères, profitèrent d'une lacune des statuts primitifs pour en demander la nullité : cette nullité fut prononcée par le tribunal de commerce de Versailles, et M. Lucien Masy fut nommé liquidateur de la Société dissoute. En même temps, on lui contestait la propriété de ses trois premiers remorqueurs, *Auréole*, *Mine*, *Union* : ces remorqueurs avaient été acquis de M. Oriolle, constructeur à Nantes, qui était depuis tombé en liquidation judiciaire; et comme ils avaient été francisés au nom du constructeur, le liquidateur soutenait que, bien que vendus et payés comptant, ils n'avaient cessé de faire partie de son actif. Enfin, la Société fut victime de véritables attentats, dont on ne put que soupçonner les mobiles sans en découvrir les auteurs. Le chantier où elle emmagasinait ses remorques et amarres fut incendié; un de ses remorqueurs fut coulé; un autre, dont les amarres furent

coupées pendant la nuit, manqua se briser contre une des piles du pont de Conflans. Telles sont les difficultés au milieu desquelles avaient à se débattre M. Lucien Masy, liquidateur de la Société dissoute, et ses associés du début : l'on peut mesurer ce qu'il leur a fallu, pour en venir à bout, d'intelligence et de ténacité.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 1895, une nouvelle Société était constituée sous la forme de la commandite simple à capital variable; cette Société nouvelle devenait propriétaire de tout l'actif de la Société primitive en liquidation; le procès en revendication de la propriété des trois remorqueurs était suivi et gagné devant toutes les juridictions. Depuis 1895, la Société reconstituée n'a cessé de poursuivre, d'année en année, une marche ascendante : elle compte aujourd'hui 643 adhérents (six cent quarante-trois), et possède douze remorqueurs, bien connus en Seine et sur l'Oise où on les appelle les *bleus*.

Il est facile de comprendre les services qu'un pareil groupement rend non seulement à ses membres, mais même aux bateliers qui y demeurent étrangers. Tout d'abord, par sa création seule et la concurrence qu'elle établissait, l'Association corporative de remorquage a fait baisser les tarifs de traction, au profit de la batellerie tout entière. Quant à ses membres, non seulement ils profitent de tarifs plus réduits encore, mais ils touchent, en outre, à la fin de chaque exercice, à titre de remboursement sur les sommes par eux décaissées, un prorata qui a dépassé 30 0/0. Ce prorata n'est d'ailleurs calculé qu'après prélèvement : 1<sup>o</sup> d'un intérêt de 5 0/0 attribué à chaque part; 2<sup>o</sup> de 20 0/0 du surplus, comme fonds de réserve; 3<sup>o</sup> d'un quart du surplus, attribué à chaque associé à titre de dividende, même s'il n'a pas donné de traction dans l'année. Il est ainsi arrivé que certains associés ont pu toucher, à divers titres, en un seul exercice, jusqu'à 558 francs pour une part de 500 francs,

soit un dividende de 111,600/0 (cent onze, soixante pour cent). Après cinq ans, la valeur de chaque part, accrue du fonds de réserve, atteint le chiffre de 744 fr. 38.

Tel est, dans son ensemble, le fonctionnement de cette Société. Rien ne serait plus intéressant pour les membres du Congrès que la lecture des comptes rendus de ses Assemblées générales. Ils y pourraient suivre pas à pas les progrès accomplis, grâce à la sagesse de la gestion, grâce à la concorde qui n'a cessé de régner entre le gérant et le Conseil de surveillance, grâce à l'excellent esprit de tous les associés. Ils seraient frappés de l'ordre qui préside aux débats; ils admireraient la bonne tenue des réunions, qui pourrait être proposée comme modèle et qui ferait envie à bien d'autres sociétés. Ils reconnaîtraient, en un mot, que cette institution fait le plus grand honneur aux batelleries française et belge, et les montre capables d'un effort sérieux pour arriver à l'émancipation professionnelle.

Le Congrès et M. Captier lui-même nous sauront donc gré d'avoir réparé l'oubli dont ces batelleries risquaient d'être victimes.



Société mu-  
tuelle d'as-  
surance.

Le rapporteur signale l'existence de « Sociétés mu-  
» tuelles de marinières, formées en vue de l'assurance des  
» bateaux contre les sinistres de route ». Ces Sociétés  
sont nombreuses, en effet : mais, à raison de leur nombre  
même, aucune d'elles ne présente une surface assez con-  
sidérable pour garantir les gros risques et assurer les  
chargements de grand prix. Aussi la pensée est-elle venue  
à un certain nombre de marinières — tant il est vrai qu'ils  
sont peu rebelles à l'esprit d'association! — de syndi-  
quer, de fédérer en quelque sorte les différentes Sociétés  
locales, de façon à constituer une vaste Association

mutuelle, qui serait l'égale des plus puissantes associations de capitaux. M. Lucien Masy, notamment, a pris dernièrement l'initiative d'une étude très approfondie de la question. Il s'est malheureusement heurté à des obstacles créés par la législation elle-même.

On sait, en effet, que la loi du 24 juillet 1867, tout en dispensant les sociétés anonymes de l'autorisation gouvernementale qui était jusqu'alors exigée, impose cependant aux sociétés d'assurances, et particulièrement aux sociétés mutuelles, certaines conditions spéciales dont le détail est déterminé par le décret du 28 janvier 1868. C'est la difficulté de répondre aux exigences de ce décret qui, dans la batellerie, a paralysé jusqu'à ce jour les bonnes volontés et arrêté les initiatives les plus résolues.

Est-il interdit d'espérer que cet obstacle tombera bientôt ? Nous osons compter sur le Congrès pour nous aider à le faire disparaître.

Et, en effet, ce n'est pas seulement dans la corporation batelière que l'on avait à se plaindre des exigences de la législation. Ces exigences arrêtaient, par exemple, l'essor dans nos campagnes des mutualités agricoles, qui sont appelées à rendre de si grands services. Qu'ont fait les représentants des agriculteurs ? Ils ont proposé et fait voter par les Chambres françaises une loi qui a été promulguée au *Journal officiel* du 8 juillet 1900.

Voici le texte de cette loi :

Les sociétés ou caisses d'assurances mutuelles agricoles qui sont gérées et administrées gratuitement, qui n'ont en vue, et qui, en fait, ne réalisent aucun bénéfice, sont affranchies des formalités prescrites par la loi du 24 juillet 1867 et le décret du 28 janvier 1868, relatifs aux sociétés d'assurances.

Elles pourront se constituer en se soumettant aux prescriptions de la loi du 21 mars 1884 sur les syndicats professionnels.

Les sociétés ou caisses d'assurances mutuelles agricoles ainsi créées seront exemptes de tous droits de timbre et d'enregistre-

ment, autres que le droit de timbre de 10 centimes prévu par le paragraphe premier de l'article 18 de la loi des 23-25 août 1871.

Pourquoi les autres sociétés mutuelles, — aussi dignes d'intérêt que les mutualités agricoles, — ne seraient-elles pas admises aux mêmes avantages? En tout cas, le Congrès se doit à lui-même d'essayer d'en faire profiter le plus tôt possible les mutualités batelières.

Il y aurait, en effet, quelque ironie, — et même quelque cruauté, — à reprocher aux bateliers, fût-ce à titre d'amical conseil et dans le plus bienveillant esprit, de ne pas marcher d'un pas rapide dans la voie de l'association corporative, alors que la législation même leur met des entraves et paralyse leurs efforts.

Aussi sommes-nous assurés que le Congrès voudra bien émettre le vœu que le Parlement français vote au plus tôt un texte de loi ainsi conçu :

Le bénéfice de la loi du 8 juillet 1900 est étendu à toutes les sociétés d'assurances mutuelles corporatives.

Paris, 31 juillet 1900.

*Un Groupe de Congressistes.*