30 Novembre 1934

I- Le régime des Tabacs

En Turquie et en France le monopole des tabacs est un monopole d'Etat et ce monopole fonctionne fort bien. Il n'y a aucune raison pour qu'il ne fonctionne pas aussi bien chez nous.

En Tunisie, il existe aussi, croyons-nous, un monopole d'Etat.

Les recettes qu'il procure annuellement à la Régence sont quatre ou cinq fois supérieures à celles que nous donne (au prix de quelles difficultés !) la banderole, la désastreuse banderole.

Et la Tunisie est un pays dont la population est sensiblement égale à celle des pays de Mandat.

L'agriculteur, comme nous le disions déjà il y a quelques semaines, peut et doit y gagner, s'il est traité avec équité. Il en est de même de l'ouvrier, du débitant, du consommateur et du fisc. Tel est bien également le sentiment et la volonté du Haut-Commissaire : « Après avoir résumé, du triple point de vue discal, économique et agricole, les résultats de l'expérience des quatre dernières années (dit le communiqué accompagnant l'arrêté 275/LR), le Haut-Commissaire a conclu à l'opportunité d'un monopole qui s'adaptera tant aux nécessités locales qu'aux différents intérêts en présence sans en léser aucun. »

Ménager les intérêts légitimes de tous ceux que vise et atteint le régime du monopole n'est certes pas une petite affaire. On conçoit qu'elle mérite des recherches patientes et minutieuses. Et c'est pourquoi le principe du monopole étant adopté, sa forme et ses modalités d'application n'ont pas encore été définies.

Une sous-commission entreprendra immédiatement de les étudier. Point n'est besoin d'être prophète pour savoir que cette étude s'inspirera de la volonté exprimée par le comte de Martel « de ne léser aucun des intérêts en présence. »

Qu'en sortira-t-il ?

Monopole d'Etat ? Ou concession à une société ?

Nos préférences et celles de tous les habitants des pays de Mandat vont de toute évidence au Monopole d'Etat.

Si une autre solution que celle du monopole d'Etat devait être envisagée, elle comporterait, cela va de soi, des conditions d'une exceptionnelle rigueur, qui assureraient aux Etats la part massive à laquelle il auraient droit 90% des profits par exemple : (il y a quelques années, des offres de 80 et 85% avaient été faites), qui réserveraient au capital libano-syrien une participation raisonnable dans l'entreprise, qui limiteraient les frais généraux et les dépenses somptuaires et qui garantiraient enfin aux intérêts en cause : agriculteurs, ouvriers débiteurs et industriels existant actuellement, la sauvegarde de leurs droits.

II.- Le transport des pèlerins

Pourquoi ne pas le dire ? La concession du transport des pèlerins pour une durée de dix ans n'a pas cessé de provoquer l'étonnement le plus vif.

C'est ainsi qu'au moment où la presse de Beyrouth signale les pétitions adressées au Haut-Commissaire à ce sujet, « Les Echos de Damas » nous informent qu'une réunion de commerçants se tiendra à Damas demain soir pour protester contre cette mesure.

En toute objectivité, nous ne comprenons pas la nécessité de se lier pour dix ans quand on pouvait obtenir le même résultat en traitant année par année.

D'ailleurs il semble que l'arrêté 266 LR qui ne parle que de l'année 1935 marque une contradiction avec l'acte de concession pour dix années ;

L'article 1^{er} porte en effet que le transport éventuel par mer, en 1935, des pèlerins se rendant aux Lieux-Saints de l'Islam, est concédé par le Haut-Commissaire.

Cette contradiction, au moins dans les termes, est signalée un peu partout.

Dix ans ne sont évidemment pas l'éternité. Mais bien des événements nouveaux peuvent surgir, et dont les pèlerins auraient pu être appelés à bénéficier ; cela sans parler du fauteur sentimental.

Les moyens, de transport évoluent et se modifient chaque année et il n'y a pas de risque qu'on cesse de trouver des bateaux de 500 tonneaux équipés comme il convient.

L'opinion, entière qui n'a pas compris la nécessité ou même l'utilité de la concession, en appelle dans cette affaire à M. le Haut-Commissaire, mieux informé.