



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, doyen d'âge

Séance du mercredi 1er décembre 1948

La séance est ouverte à 10 heures 40

Présents : MM. ABEL-DURAND, BRUNET, DELFORTRIE, DENVERS,
DIETHELM (Suppléant : M. THARRADIN),
FERRACCI, GIACOMONI (Suppléant : M. MAURICE),
DE GOUYON, DE GRACIA, JEZEQUEL, LAMARQUE,
LASALARIE, LEGER, LEONETTI, LODEON (Suppléant :
M. GADOIN), PAUMELLE, ROCHEREAU, ROMANI,
SISBANE, TUCCI, VOURC'H.

Excusés : MM. JAOUEN, SATINEAU.

Absents : M. ANGHILEY, Mlle DUMONT, MM. DURAND-REVILLE,
KALENZAGA, MARESCAUX, SYMPHOR-MOUPLAISE,
WALKER.

Ordre du jour

- Constitution du Bureau définitif.

- 2 -

COMPTE-RENDU

M. ABEL-DURAND, président d'âge, demande à ses collègues s'il existe parmi eux des candidats aux diverses fonctions du Bureau de la Commission.

A l'unanimité, la Commission décide de désigner M. Abel-Durand comme Président, MM. Denvers et Vourc'h comme Vice-Présidents et MM. Jézéquel et Léger comme Secrétaires.

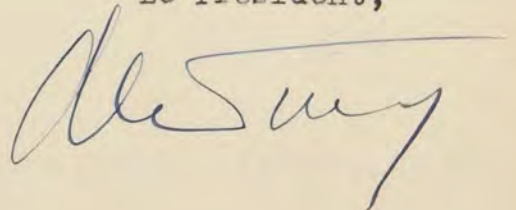
M. ABEL-DURAND remercie ses collègues de la manifestation de sympathie et de confiance dont il vient d'être l'objet et qui le confirme dans les fonctions de président qu'il occupe depuis la constitution du Conseil de la République. Il les assure de son vif désir de continuer à consacrer son activité à la bonne marche de la Commission.

Passant ensuite rapidement en revue les grandes questions qui seront susceptibles d'intéresser la Commission au cours des mois à venir, LE PRÉSIDENT, après avoir mentionné les pêches maritimes et l'examen des conventions à intervenir entre l'Etat et les grandes compagnies de navigation, souligne l'intérêt que présenterait l'attribution de toutes les questions concernant les ports maritimes à la Commission de la Marine et des Pêches.

La Commission, par la voix notamment de MM. Léger, Vourc'h et Romani, se déclare d'accord et il est décidé qu'une proposition de résolution sera ultérieurement déposée afin de modifier le titre de la Commission qui deviendrait celui de "Commission de la Marine, des Ports Maritimes et des Pêches".

La séance est levée à 11 heures.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

Séance du jeudi 16 décembre 1948

La séance est ouverte à 10 heures

Présents : MM. ABEL-DURAND, DELFORTRIE, DENVERS, FERRACCI,
GIACOMONI, Jean de GOUYON, Lucien de GRACIA,
Yves JAOUEN, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LASALARIE,
LEGER, LEONETTI, ROMANI, Chérif SISBANE, TUCCI,
VOURC'H, Maurice WALKER.

Absents : MM. ANGHILEY, Louis BRUNET, André DIETHELM, Mlle
Mireille DUMONT, MM. DURAND-REVILLE, KALENZAGA,
LODEON, MARESCAUX, SATINEAU, SYMPHOR-MOUPLAISE,
PAUMELLE.

Excusé : M. ROCHEREAU.

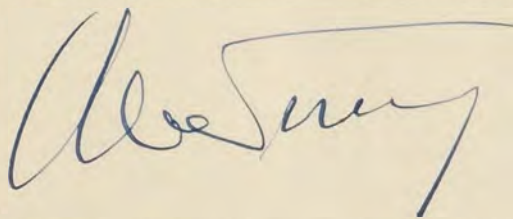
ORDRE DU JOUR

- Réception et audition de M. André COLIN, Ministre de la
Marine Marchande.

COMPTE-RENDU

La séance, ouverte à 10 heures et levée à 11 heures 45, est toute entière consacrée à l'audition de M. COLIN, Ministre de la Marine Marchande, qu'accompagnent son directeur de Cabinet et M. COURAU, secrétaire général à la Marine Marchande.

Le compte-rendu sténographique de cette audition est joint au présent procès-verbal.



5

COMMISSION DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES PECHEES

Audition de M. André Colin, ministre
de la Marine Marchande

Présidence de M. Abel Durand, Président.

Jeudi 16 décembre 1948.

(la séance est ouverte à dix heures)

M. LE PRESIDENT. Au nom de la commission, je veux souhaiter la bienvenue parmi nous à M. le ministre de la marine marchande. Sa venue exauce le souhait que nous avions formulé - et qui est réciproque - d'entrer en rapport direct avec lui afin de mener de concert une tâche qui nous est très chère à tous. Les anciens membres du Conseil de la République se rappellent le rapporteur de la loi sur le statut de la marine marchande, texte qui fut, grâce à lui, rédigé en termes tels que nous avons pu l'accepter avec des très minimes modifications. Nous sommes certains que la collaboration entre l'ancien rapporteur de ce statut et la commission sera toujours féconde et agréable. Je le remercie également de s'être fait accompagner par M. le secrétaire général de la marine marchande, ce qui prouve toute l'importance de cette première réunion. (Applaudissements.)

Ceci dit, je donne la parole à M. le ministre.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Je vous remercie sincèrement de m'avoir permis de venir m'entretenir avec vous de préoccupations qui sont celles de tous ceux qui ont eu l'avantage de traiter les questions relatives à la marine marchande. Je remercie spécialement votre président d'avoir bien voulu me convier pour vous faire part de ces préoccupations.

J'ai dit : "ceux qui ont l'avantage de traiter les questions de marine marchande." En effet, la France est un pays maritime par excellence. Mais il apparaît, souvent à la lecture de la presse, à l'audition des conversations, des discussions d'ordre économique, que les Français oublient parfois cette notion. La France, je le répète, est un pays de marins. Et je ne parle pas seulement ici avec la légitime fierté qui peut être celle d'un représentant d'un département maritime. Je le dis d'une manière générale. La France, au cours de son histoire, a toujours trouvé avantage à ce que, sur son sol, se développent des familles de marins. Et ceci, tant sur le plan moral, sur le plan social que sur le plan du combat, sur le plan du prestige.

Je disais donc que la France possède des côtes étendues, qui en font un pays maritime privilégié. Mais il ne faut pas oublier que cette situation crée pour elle des difficultés de fait, car elle se trouve située à l'extrême pointe de l'Europe occidentale. Si bien que l'on voit souvent les navires venant de l'est et naviguant à cargaison incomplète s'arrêter dans nos ports pour y faire le plein, créant ainsi une concurrence redoutable pour nos propres compagnies de navigation. C'est un point auquel j'avais fait allusion lorsque je rapportais devant l'Assemblée Nationale le projet de statut de la marine marchande, pour bien marquer le caractère international de celle-ci et les conditions très particulières dans lesquelles il fallait l'organiser.

Donc, il convient de se préoccuper de la marine marchande. Il convient aussi de le faire en raison de l'existence de l'Union Française. Pour construire l'Union Française, il est indispensable d'avoir un réseau de transports maritimes très serré. Il n'y aura pas d'Union si nous n'avons pas une marine marchande vivante.

Enfin, sur un plan différent, il n'est pas douteux^{que} pour le ravitaillement même du pays, le développement de la navigation marchande et de la pêche est singulièrement important pour nos compatriotes.

C'est pourquoi, dès mon arrivée au ministère qui me fut confié par M. le président Queuille, je me suis mis à la tâche et j'ai regardé de plus près la structure même de ce Département. Vous savez qu'après avoir été un sous-secrétariat d'Etat, après avoir été un ministère et plus tard un secrétariat d'Etat, ce Département fut, à la Libération, rattaché au ministère des travaux publics. Toutefois, les services furent regroupés dans un même immeuble, à savoir les quatre services traditionnels - direction des affaires économiques et du matériel naval; direction des gens de mer; direction des pêches maritimes; direction des établissements d'invalides - qui conservèrent leur structure.

Or, il y a quelques semaines, le comité d'enquête sur le coût et le rendement des services publics concluait, beaucoup plus dans un souci d'économie que dans un souci d'efficacité, à la suppression de la direction des pêches. Je m'y suis opposé et le Gouvernement a partagé mon opinion puisque la direction a été maintenue. J'ai demandé ce maintien, non seulement pour l'importance de la pêche mais aussi parce que cette activité est une activité internationale. Les pêches françaises subissent une concurrence redoutable et il est indispensable qu'elles soient représentées et défendues dans les conférences internationales par des hommes ayant la qualité de directeur.

Ceci dit, je vais exposer, en plusieurs grands chapitres, les préoccupations essentielles qui sont à l'ordre du jour dans le domaine de la marine marchande et des pêches. Et tout d'abord la reconstruction de notre flotte, d'une part, en raison de l'intérêt que présente la question au fond, d'autre part, en raison de ce que

nous entrons dans une période de discussion budgétaire et de discussion du plan d'équipement, la marine marchande étant intéressée dans la répartition des crédits d'équipement.

Je fais d'abord le point de la situation de notre flotte. Voici quelques chiffres qui montrent l'effort fourni et l'effort à fournir. Notre flotte de commerce a perdu au cours des hostilités un million 708.188 tonneaux. En 1945, elle était réduite à 900.000 tonneaux en activité. Immédiatement, les services de la marine marchande - auxquels nous ne saurons jamais assez rendre hommage - se mirent au travail, aidés par les bureaux des compagnies de navigation pour construire les navires dont les plans avaient été préparés dès avant la Libération.

Au 1er décembre 1948, le tonnage total en service était de 2.393.000 tonneaux, se répartissant ainsi : 560.000 navires à passagers, 428.000 navires pétroliers, 1405 ~~xx~~ T^x de cargos. Parmi les pétroliers, on trouve 185.000 T^x de T2, parmi les cargos, 539.000 T^x de Liberty ships. Ce sont des unités de transition ne pouvant entrer dans la flotte de remplacement proprement dite. Sans doute aurons-nous des surprises agréables quant à la durée d'utilisation de ces navires. Mais il est de bonne gestion de ne pas considérer ce tonnage comme figurant dans la flotte de remplacement.

Au 1er décembre 1948, 173.000 tonneaux étaient en reconstruction; 728.000 tonneaux étaient en commande. Il demeure encore, pour assurer l'exécution du programme contractuel de reconstruction, à commander 400.000 tonneaux, qui devraient pouvoir s'incorporer dans la flotte avant 1952.

La flotte de commerce fut, dès 1939, placée sous un régime particulier de réquisition. La loi de 1938 avait prévu que des accords interviendraient entre le Gouvernement et le ~~gouv~~ comité central des armateurs de manière à aménager contractuellement le régime de réquisition des navires. C'est là "charte-partie" prévoyant le régime de réquisition qui a duré pendant toutes les hostilités et qui fut abrogée lorsqu'intervint en février 1948 la loi sur l'organisation de la marine marchande. Elle prévoyait, en cas de perte de navires, le remplacement aux frais de l'Etat, sous certaines conditions techniques : versement par l'armateur à l'Etat de soultes, d'une part des soultes d'âge compensant l'avantage représentant, dans le patrimoine de l'armateur, la présence d'un bâtiment neuf; d'autre part, une soulte dite technique représentant l'avantage correspondant à un navire de meilleure qualité que le disparu.

Quand viendra devant vous la question de savoir s'il convient de voter des ressources suffisantes pour assurer le plan d'équipement de la marine marchande, il faudra avoir présente à

l'esprit cette notion, non seulement d'équipement mais aussi de reconstruction. J'ai dû défendre la thèse selon laquelle lorsque, dans un domaine particulier, la reconstruction est en même temps équipement, la première doit avoir une certaine priorité. Dans ce sens, j'ai été amené à défendre les crédits à inscrire au budget extraordinaire d'équipement concernant la marine marchande. Je l'ai fait avec la conscience très claire de défendre l'intérêt général et pas seulement une catégorie particulière d'intérêts.

L'intérêt général est en cause pour plusieurs raisons. D'abord, il faut considérer les taux de frêt, le montant de dollars que nous payons chaque année pour nos importations. C'est ainsi qu'en 1946, nous avons importé par la voie maritime 29.800.000 T, dont 30 p.100 sous pavillon français, soit une dépense de 376 millions de dollars, le dollar étant ici considéré comme monnaie de compte. En 1948, nous avons importé 35 millions de tonnes, soit une dépense de 325 millions de dollars. Si l'on évalue le montant total du plan Marshall à 1.300 millions de dollars, vous constatez l'intérêt qu'il y a à faire nos importations sous pavillon français. M. le secrétaire général de la marine marchande me donnait un exemple excellent concernant l'acquisition d'un navire étranger. Si nous l'achetons, il faudra faire sortir des caisses du Trésor 1.200.000 dollars; si nous ne l'achetons pas, nous devrons, pour assurer le trafic indispensable, payer, par mois, un navire affrété 120.000 dollars. Il y a donc intérêt à acheter un navire, et, par conséquent, intérêt à reconstituer notre flotte. C'est pourquoi, sans que les crédits d'équipement puissent être considérés comme satisfaisants, dans le cadre général de compressions très sévères du budget d'équipement auxquelles le Gouvernement a dû procéder, il est certain que la marine marchande est dans une situation honorable.

Il était intéressant pour vous de savoir les raisons pour lesquelles les membres des commissions compétentes pourront être amenés, le cas échéant, à défendre l'inscription au budget de sommes relativement importantes dans ce domaine. Il apparaît qu'au titre du plan d'équipement va s'inscrire, pour la flotte de commerce et de pêche, un crédit de 42.400 millions. Ce crédit nous permettra, pour l'an prochain, de continuer l'exécution du programme de reconstruction et nous espérons avoir, en 1952, reconstruit à peu près complètement notre flotte et dans des conditions telles que nous aurons en général des navires neufs, des navires adaptés au trafic auquel ils sont destinés. A cet égard, je dois vous dire combien mes visites sur les chantiers m'ont permis de constater le souci d'économie qui a présidé à la construction des navires : on ne construit pas des bâtiments luxueux mais des bâtiments efficaces et bien adaptés à leur destination.

Outre cette question, j'ai eu à étudier celle de la mise en oeuvre du statut de la marine marchande et, notamment, du fonctionnement du conseil supérieur de la marine marchande. La loi de février 1948 prévoit que la cessation du régime de réquisition s'accompagne de la mise en oeuvre d'un conseil supérieur de la marine marchande essentiellement chargé de permettre à notre armement

de s'organiser face à la concurrence internationale menaçante. Il fallait donner un statut à ce conseil, prévoir ses méthodes de travail et de fonctionnement. Ce conseil a commencé de fonctionner en accomplissant une tâche dont l'heureuse exécution me paraît être un signe des travaux intéressants que pourra continuer de faire cet organisme. En effet, il fut appelé à donner son avis sur un projet de décret concernant l'application de la loi de février 1948 prévoyant que des comités d'entreprise seraient créés dans les sociétés d'armement. Le conseil est composé de représentants de l'Etat, de représentants du personnel et de représentants choisis en raison de leur compétence en matière d'économie maritime. Or, malgré cette composition en apparence peu homogène, sur une question d'intérêt proprement social, l'unanimité s'est faite au sein du conseil sur presque tous les points, de sorte que j'ai pu, en quelques jours, signer le décret sur les comités d'entreprise en tenant compte exactement de toutes les observations faites par le conseil et qui apparaissent marquées du souci de la défense de l'intérêt de la navigation en général et des caractères particuliers inhérents à ces comités.

Actuellement, le conseil supérieur est saisi des projets élaborés par les services de la marine marchande au sujet de conventions à passer entre l'Etat et les deux compagnies nationales : la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes. La loi portant statut de la marine marchande a voulu, en aménageant deux compagnies nationales, créer une formule nouvelle tenant compte du caractère particulier de l'industrie maritime. Ces deux compagnies sont des entreprises d'économie mixte, liées à l'Etat pour l'exécution des services d'intérêt public. Nous avons, pour leur établissement, tenu compte de l'expérience. Sans obtenir la perfection, nous avons été soucieux de ne pas retomber dans certaines erreurs du passé et, actuellement, nous soumettons ces projets au conseil supérieur, espérant qu'avant la fin de l'année, les projets de conventions pourront être déposés sur les bureaux du Parlement de manière que les assemblées puissent les voter dans les premières semaines de 1949. Pour l'instant, nous vivons sous un régime provisoire, les présentes conventions, étant appliquées sous réserve d'une confirmation ultérieure par le Parlement. En étudiant ces conventions vous serez amenés à considérer la situation de telle ou telle compagnie. Ainsi, la Transatlantique est, pour 1948, très largement bénéficiaire, tandis que les Messageries maritimes sont largement déficitaires. Cette situation ne tient pas au type d'entreprise, puisque ce type est semblable, mais aussi au genre de trafic, aux navires. Sur les lignes du Nord le trafic est payant. Sur les lignes de l'Atlantique nord, notre malheureux De Grasse, quoique charmant, se traîne sur les mers à côté des Queen Mary et des Queen Elizabeth. Cependant, il a travaillé pendant toute la saison à 80 p.100 de son plein, ce qui prouve la bonne exécution de leur service par nos équipages et la conscience professionnelle du marin français.

Les Messageries maritimes sont en déficit, d'une part en raison de la nature du trafic - lignes de la Méditerranée orientale, lignes de Madagascar et d'Extrême-Orient - d'autre part, en raison du fait que la plupart des navires ne sont que des laissés pour compte d'autres compagnies.

Vous aurez donc à étudier ces conventions. Telles sont les préoccupations qui, relevant de la direction des affaires économiques et du matériel naval, méritaient de retenir votre attention, ainsi que celle de l'opinion publique laquelle est souvent inexactement informée en la matière.

J'en viens à la question des pêches maritimes. Il me paraît intéressant de vous donner quelques chiffres qui montrent l'importance économique de ce domaine pour la France. Si l'on additionne la valeur de la production de poissons frais, de poissons salés, de crustacés, la valeur aussi des produits de la conchyliculture et de l'ostréiculture ainsi que de la conserverie, nous arrivons à un total de 26 milliards. Les navires sont au nombre de 19.000, comprenant des vapeurs, des bateaux à moteur et des voiliers pour un tonnage total de 183.594 tonneaux.

Il est devenu courant de dire que les marins-pêcheurs gagnent facilement leur vie, qu'ils ont même des gains excessifs. Ceci est en rapport avec une certaine campagne reposant sur l'intérêt qu'il y aurait à faire baisser le prix du poisson. La pêche, vous le savez, est une industrie non seulement saisonnière mais aussi singulièrement épisodique et incertaine. C'est une industrie extractive analogue à l'agriculture. Pour elle, alternent les bonnes et les mauvaises années, si bien qu'il est indispensable d'admettre le principe d'une compensation entre celles-ci.

En ce qui concerne le prix du poisson, nous avons rencontré une série de difficultés. L'an dernier et au début de cette année, des discussions se sont élevées sur le point de savoir s'il convenait d'abandonner totalement le régime de la taxation pour en revenir au régime de la liberté. Le retour à la liberté était déjà depuis 1946 admis pour les crustacés, considérés comme produit de luxe. Pour l'ensemble des poissons, après bien des débats, le Gouvernement décida, le 5 avril 1948, de revenir au régime de la liberté. Or il se trouva que cette date coïncida avec une période de mauvais temps, si bien qu'à peine la liberté rendue, les cours du poisson montèrent en flèche. Pour remédier à cette hausse, les services des affaires économiques songèrent à revenir à la taxation. Finalement, on eut recours à la pratique des achats prioritaires prévus par la loi du 4 octobre 1947. Pour permettre ces achats, qui devaient être faits soit à la production, soit à un stade intermédiaire, des cours normaux furent fixés par un arrêté du 8 avril 1948. Mais ces cours normaux n'étaient en définitive que les cours de taxation de l'année 1947. Postérieurement, un arrêté du 9 juillet 1948 revalorisa cette catégorie de poissons, mais employa, au lieu de l'expression "cours normaux", l'expression "prix-plafond" et ceci fut la source d'une série de difficultés auxquelles j'eus à faire face dans les semaines écoulées. L'expression

"prix-plafond" suscita une querelle d'interprétation : les prix-plafond étaient-ils des prix normaux auxquels pouvaient se faire les achats prioritaires, et non point des cours de taxation, que les professionnels pouvaient dépasser sans encourir le risque d'une répression ? Au contraire, signifiaient-ils un retour à la taxation, un retour au régime du contrôle et des poursuites ? Le débat fut tranché au bénéfice de notre thèse, à savoir que l'expression était synonyme de l'expression "cours normaux". C'est ainsi que des achats prioritaires furent effectués dans différents ports sur la base des prix fixés par l'arrêté du 9 juillet 1948.

Mais la difficulté restait pour toutes les autres catégories de poissons n'ayant pas fait l'objet d'une fixation de cours normaux revalorisés en 1948 et pour lesquels, en cas d'achats prioritaires, on se basait sur les prix de 1947, quelles que soient les hausses survenues depuis dans les frais généraux des pêcheurs. La situation suscita des troubles sur les côtes, d'autant plus que les achats prioritaires, au mois de novembre 1948, ont tendance à se faire d'après des cours fixés en 1947, et sans que, souvent, le bénéfice de ces achats prioritaires se répercutât sur les prix à la consommation. C'est pourquoi, sans vouloir contrarier directement les désirs des services du ravitaillement de pratiquer des achats prioritaires, je suggérai qu'on continuât leur pratique mais qu'on fît ces achats parfois aussi à certains stades de la distribution, de manière que le bénéfice en profitât aux consommateurs. Je suis un homme de la côte, je sais qu'à Concarneau par exemple la raie fut vendue 2 fr,50, tandis qu'on la revendait à Paris 120 francs le kilo. Quoi qu'il en soit les services du ravitaillement ont fini par admettre que, pour toutes les catégories de poisson, il fallait étudier de nouveaux prix.

J'ai donc demandé aux organisations syndicales et au comité national des pêches de faire des propositions, je les ai étudiées et je les ai transmises aux services du ravitaillement, lesquels me déclarèrent qu'en attendant la fixation de nouveaux cours, il n'y aurait plus, tout au moins dans les ports, d'achats prioritaires. Cette mesure a ramené le calme et, qui mieux est, cette promesse ne s'est pas traduite par une hausse du prix du poisson pour le consommateur, au contraire. Dans ces conditions, la défense de l'intérêt des pêches allait de pair avec celle de l'intérêt général, ce qui doit être la règle pour un homme politique, quel que soit le domaine particulier dont il a la charge.

Néanmoins, il faudra pousser plus loin. Je ne veux pas m'arrêter à des relations purement administratives entre mes services et ceux des affaires économiques, il faut savoir comment fonctionne exactement le régime de la distribution du poisson. C'est d'ailleurs un problème international. M. le directeur des pêches, avec qui je m'entretenais de la question, me disait que les préoccupations étaient les mêmes en ce domaine dans tous les pays et que, partout, les professionnels admettaient comme normal qu'un poisson vendu 100⁺ au port de pêche soit revendu 200⁺ au consommateur. Ma volonté est, en accord avec les services des affaires économiques, en collaboration avec

les organismes professionnels, de poursuivre l'étude concrète de la distribution du poisson, de manière à rendre service aux professionnels eux-mêmes, dont la profession a été, pendant les années difficiles, envahie par de faux professionnels qui profitaient du régime de la taxation pour s'installer dans un métier qu'ils croyaient facile et qui s'avère aujourd'hui singulièrement difficile. C'est ainsi que certains ports de pêche ont vu le nombre des mareyeurs-expéditeurs, entre 1940 et 1945, augmenter dans la proportion de 1 à 10.

Ce matin à ce propos, avant de venir ici - ce qui explique un léger retard dont je m'excuse - je présidais l'ouverture du conseil de mareyage. Vous savez qu'une proposition de loi a posé les principes du statut du mareyage. Un décret fut pris à la diligence du ministère de la marine marchande au début de ce mois pour l'application de cette loi. Le conseil du mareyage est un organisme consultatif fonctionnant auprès des pouvoirs publics pour assurer au mieux l'organisation de la profession. Tous ces mareyeurs que je commence à bien connaître me disaient que la proportion des professionnels actifs, diligents, commençait de se restreindre par rapport à 1940 et encore plus; je me suis trouvé en face d'organismes syndicaux qui, inspirés du souci de défendre leurs intérêts, ont cependant toujours apporté à mes services un concours très précieux par les études qu'ils me communiquaient et par le sérieux de leurs propositions. Cet organisme nouveau sera de nature à nous permettre d'améliorer le régime de la distribution du poisson. Mais chacun sait qu'en définitive la difficulté n'est pas au port de pêche, qu'elle n'est pas entre le marin et le mareyeur, mais qu'elle commence après que le poisson a quitté le port de pêche. Là, dans une sorte de brouillard, on discerne difficilement comment doivent s'additionner des marges successives pour que, ~~le poisson arrive en poissonnerie~~, le poisson atteigne un prix important quand il arrive sur la table du consommateur. Précisément, mon attention va se porter sur ce point, non pas que la question relève de mon ministère - puisque le commerce du poisson relève du ministère des affaires économiques - mais parce qu'il est de mon devoir, dans l'intérêt des pêcheurs et des mareyeurs, de tout faire pour que le commerce du poisson ne se développe pas dans des conditions telles qu'il porte préjudice aux consommateurs et aux producteurs. Dans ce souci, je poursuivrai une action qui, sans dépendre entièrement de ma responsabilité, doit retenir l'attention du ministère et des commissions parlementaires compétentes.

Voilà en ce qui concerne la pêche. Je ne parle pas d'un certain nombre de difficultés concernant l'ostréiculture et conchyliculture, et qui relèvent du développement de ces activités, dont la rapidité ne correspond peut-être pas avec celle du développement de la fortune de la clientèle.

Il existe aussi, au sein du ministère, une sorte de petit ministère du travail, c'est la direction des gens de mer. Dès mon arrivée, je me suis préoccupé du statut professionnel et social notamment des marins du commerce. Bien entendu, les marins du commerce ont bénéficié de l'augmentation générale des salaires de

*Mar me d'air
inter ne d'air*

15 p.100, de la majoration des heures supplémentaires, de l'augmentation des allocations familiales et de la suppression de l'impôt cédulaire. D'autre part, m'efforçant de poursuivre une oeuvre d'amélioration réelle du statut professionnel et social des marins du commerce, j'ai demandé à la commission consultative et technique de la marine marchande de se réunir. A la suite de cette réunion, les indemnités dites "de long cours", versées aux marins en fonction du salaire, furent majorées d'environ 22 p.100, pour tenir compte de la perte au change résultant de l'alignement monétaire récemment intervenu. En outre, j'ai signé une circulaire concernant la rémunération des heures supplémentaires pour les officiers.

Enfin, il y avait la question des conventions collectives. Sortis du régime de la réquisition, nous devions, en application du code du travail maritime, demander aux syndicats de marins et d'armateurs de s'entendre, par un accord collectif, sur le régime du travail. Cet accord est intervenu entre les armateurs et le syndicat des officiers de la marine marchande. Une convention est actuellement soumise à la commission supérieure des conventions collectives et sera prochainement proposée à mon agrément.

Au contraire, en ce qui concerne les inscrits maritimes, de très grosses difficultés se sont présentées et, malgré des rencontres successives entre les parties, il fut impossible d'aboutir à un accord. J'ai examiné la question et j'ai provoqué, le 30 octobre, une réunion commune, en présence du directeur des gens de mer, armateurs et marins. On constata l'impossibilité d'un accord mais il fut convenu qu'en raison de ce désaccord, il y avait lieu de remettre en vigueur les conventions collectives de 1936. Ayant immédiatement pris acte officiellement de cette décision, je télégraphiai à toutes les directions de l'inscription maritime pour les en aviser, précisant qu'elle s'appliquait également aux avantages particuliers au port de Marseille. A ce propos, je vous rappelle que ces derniers avantages, annexés à la convention de 1936, furent à l'époque imposés aux armateurs par le Gouvernement d'alors, mais que les armateurs ne se refusèrent pas à appliquer. Ce statut para-contractuel fut d'ailleurs remis en vigueur par mes soins le 2 novembre dernier. [C'est pourtant à ce moment que le syndicat des marins de Marseille déclenchait une grève qui s'est douloureusement poursuivie jusqu'à ces jours derniers. Ayant la conscience parfaitement tranquille, assuré d'avoir rempli mon devoir, j'avais une position d'autant plus forte pour faire respecter l'autorité de l'Etat. Aussi, puisque les revendications avaient perdu le caractère strictement social et professionnel pour se situer sur un plan général d'augmentation des salaires qui n'était pas de ma compétence, je décidai alors de ne plus recevoir les délégations, auxquelles je ne pouvais plus rien répondre. Dans l'intérêt général, j'ai dû prendre des mesures exceptionnelles de réquisition. En effet, en même temps qu'éclatait la grève, je recevais la visite de certains de vos

collègues d'Afrique du Nord venant me faire part de leurs doléances quant à l'arrêt des transports d'agrumes, la visite aussi de vos collègues de Corse et de vos collègues de la France d'Outre-Mer venant déplorer l'interruption des transports de voyageurs entre leur pays et la métropole. J'ai donc cru pouvoir m'appuyer sur la loi de 1938 relative au régime de la nation en temps de guerre, prévoyant la possibilité de réquisition dans l'intérêt général. Après différentes tentatives pour faire éclater d'autres mouvements, à Rouen et au Havre notamment, devant l'échec de ces tentatives et devant la compréhension par les marins de l'inutilité de faire la grève pour faire aboutir les conventions de 1936, la grève s'est effondrée d'elle-même. Sans doute, pour sauver la face, le syndicat des marins de Marseille a fait publier des communiqués disant par exemple : "Après avoir obtenu de substantiels avantages, les marins de Marseille reprennent le travail." Mais ces substantiels avantages, ils les avaient obtenus avant la grève. Depuis la grève, ils ont obtenu la perte de leur salaire pendant un mois et demi environ.

La preuve est ainsi faite qu'on peut poursuivre une oeuvre de progrès social et d'ordre indépendamment de mouvements d'agitation dont la seule victime est, en définitive, la classe ouvrière elle-même. Je tenais à vous dire ceci de manière à vous éclairer sur les conditions dans lesquelles mon ministère s'est efforcé de résoudre le conflit. Dans cette affaire, j'ai constaté une fois de plus la hauteur de vues, la conscience, le caractère et le courage des administrateurs de l'inscription maritime, corps d'élite qui, notamment pour Marseille, a été digne de nos éloges. Pour assurer les services d'intérêt public dans ce port, 3500 réquisitions ont été lancées; 2409 marins ont rallié leur bord; 167 ne l'ont pas rallié sans excuse valable; 429 n'ont pu être touchés par la réquisition. Quoi qu'il en soit, dans les derniers jours de la grève, 5 à 6 bateaux partaient chaque jour et les services d'intérêt général étaient assurés.

Pour terminer, je voudrais vous dire quelques mots du régime des pensions des marins. Cette question ne me paraît pas suffisamment bien comprise sur les côtes. On n'a pas fait assez de publicité aux dispositions avantageuses de la loi du 29 septembre 1948, et les marins, du fait qu'elle ne respecte pas la tradition de la pension accordée à 50 ans, considèrent que cette loi ne leur accorde aucun avantage, ce qui est injuste.

Une commission consultative avait été réunie et, à la suite de l'accord général des organisations syndicales, la loi fut votée sans débat. Le principe essentiel en est que la pension est calculée désormais en fonction du nombre d'années de service réellement effectuées, et en fonction d'un salaire forfaitaire dont l'évaluation est suffisamment large pour permettre de servir une pension équitable.

La difficulté était sur la question de l'âge de la retraite. Celui-ci demeure en principe fixé à 50 ans, avec 25 ans de service, mais l'entrée en jouissance est reportée à 55 ans si le marin continue à naviguer. C'est sur ce point que, dans beaucoup de nos ports et spécialement de nos ports de pêche, surgissent des difficultés, notamment pour les marins qui, ayant maintenant 53 ans par exemple, ont commencé de bénéficier du régime ancien des pensions et qui, pour bénéficier du régime nouveau, devraient cesser de naviguer et, le cas échéant, reverser les annuités qu'ils ont touchées.

La loi actuelle majore les pensions des marins âgés de 55 ans de 100 p.100. Ces pensions pourront varier de 60.000 à 72.000 au lieu de 36.000 avant la loi de 1948.

Je crois qu'il y aurait intérêt, pour les membres de la commission, à prendre connaissance de la circulaire que j'ai adressée au mois de novembre dernier à ~~dans~~ tous les chantiers d'inscription maritime. Il serait possible de faire remettre aux membres de cette commission un exemplaire de cette circulaire.

Je m'excuse d'avoir été long et cependant incomplet. Je voudrais, en terminant, vous remercier de l'attention que vous avez bien voulu m'apporter et du concours que votre commission prêtera au Gouvernement, et spécialement au ministre de la marine marchande.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, je vous remercie du tour d'horizon que vous avez fait dans votre Département. Nous avons trouvé la suite des préoccupations que nous allons partager avec vous. Nous avons toujours constaté avec une grande satisfaction la reprise de la marine marchande et des constructions navales.

Je tiens à souligner ce que vous avez dit du Conseil supérieur de la marine marchande. C'est un organisme nouveau; nous pensons que son importance dépendra de l'autorité qu'il saura acquérir. Dans les années qui précèdent, nous nous sommes beaucoup préoccupés de la question des pêches et nous avons retrouvé, dans les indications que vous nous avez données, nos propres préoccupations.

Le problème des pêches est, en grande partie, un problème de répartition du poisson dans le pays. Nous avons essayé à plusieurs reprises de nous attaquer nous-mêmes à ce problème sans grand succès. Nous avons une grande satisfaction de constater que vous-même, débordant peut-être les limites strictes de votre département ministériel, avez pensé qu'il fallait suivre le poisson jusqu'au consommateur, dans l'intérêt de ce dernier et du pêcheur.

A propos des pêches, nous avons été inquiets en apprenant que le "Président Théodore Tissier" ne serait pas réarmé.

M. LE MINISTRE. Dans la politique de compressions budgétaire qui apparaît toujours insuffisante à tout le monde et à peu près insupportable à ceux qui sont comprimés, nous avons été soumis à des critiques du ministère des finances et de la direction du budget en ce qui concerne le réarmement du "Théodore Tissier". Nous demandons des crédits non pas pour avoir le plaisir que ce bateau navigue sur les mers, mais parce que nous sommes liés par des accords internationaux qui prescrivent que chaque pays fasse un effort en faveur de la recherche du poisson.

D'autre part, il y a un certain nombre de secteurs de pêche inexplorés. Par exemple, je serais très reconnaissant à tous ceux qui font des recherches de dire au marins pêcheurs de l'Atlantique où va le thon, après son séjour le long des côtes ?

Finalement, nous avons été réduits de 50 p. 100 et on nous accorde des crédits de 25 millions. Nous avons fait comprendre que l'armement de ce bateau coûtait 50 millions et que, pour le faire rester à la chaîne, il en fallait déjà 25. Je souhaite que des facilités nouvelles nous soient accordées. Peut-être n'iront-elles pas jusqu'aux 50 millions, mais elles permettront, au moins, pendant quelques mois de l'année, au "président Théodore Tissier" de faire des voyages, d'autant plus que, dans certains cas, les voyages effectués sur ce bateau représentent des économies pour le Trésor. Ainsi, il y a eu récemment une conférence à Copenhague et tous les participants français se sont rendus à bord du "Théodore Tissier" ce qui, par conséquent, était, pour l'Etat, une source d'économies, d'autant plus que les travaux effectués par le personnel de ce bateau, sous la direction de M. ~~le~~ ^{le} Gall de l'Office des pêches, sont très intéressants.

M. LE PRESIDENT . Nous avons aussi des préoccupations en ce qui concerne les crédits pour les ports. On a dû vous signaler combien l'insuffisance des crédits pour les ports inspire de préoccupations. Je demanderai à mes collègues de se joindre à moi pour signaler à M. le président du conseil les causes de notre émotion.

M. LE MINISTRE. Je m'en suis préoccupé activement. Il est certain que si l'on construit des navires sans qu'il y ait des installations portuaires suffisantes pour les recevoir, l'entretien d'une flotte deviendra extrêmement dispendieux. Actuellement, dans les ports d'outre-mer, nos navires sont amenés à séjourner un certain temps, ce qui coûte une somme considérable. Si ceci vient à se passer dans les ports de la métropole, on risque d'être très gêné.

C'est pourquoi j'ai demandé qu'un effort soit fait en ce qui concerne l'équipement portuaire. Je n'ai pas voulu pratiquer une politique égoïste concernant mon propre département ministériel.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, nous constatons encore sur ce point que nos préoccupations sont exactement les vôtres. Il y a une question fiscale qui nous a été signalée aussi, c'est la suppression de l'exonération de la taxe à la production dont bénéficiaient certaines industries maritimes.

M. LE MINISTRE. Cela m'a beaucoup préoccupé. C'est une difficulté que j'ai eu à surmonter dans la semaine qui vient de s'écouler. J'ai eu des difficultés, d'une part, avec l'insuffisance des crédits d'équipement et, d'autre part, avec la menace de voir s'installer la taxe à la production sur les chantiers des navires qui en étaient jusqu'à présent dispensés. Ceci aurait été redoutable pour notre flotte. Pourquoi ? La Marine marchande étant une industrie internationale, il faut que nos bateaux soient placés sur les mers dans des conditions identiques ou plus favorables à celles des navires étrangers.

Or, si nos navires avaient une charge plus forte sur le capital, ils auraient été défavorisés par rapport aux navires étrangers.

Après avoir reçu un premier avant-projet, j'ai eu l'heureuse surprise de voir cette menace disparaître dans le projet officiel. Ceci a été obtenu grâce aux interventions conjuguées de tous ceux qui se sont préoccupés de la marine marchande. Cette menace n'existe donc plus.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, nous sommes très heureux d'apprendre cette bonne nouvelle à la fin de cette séance.

M. DENVERS. Il s'agit bien de la taxe de 10 p. 100 que l'on voulait appliquer sur la pêche.

M. LE PRESIDENT. Oui, sur les chantiers, le ravitaillement des navires et les produits de la pêche.

M. LEGER. Monsieur le président, je vous avais écrit pour vous signaler qu'une délégation de la commission de la marine de l'Assemblée nationale devait se rendre auprès du ministre de la marine et du ministre des transports pour attirer leur attention sur la nécessité d'augmenter les crédits concernant l'ensablement des ports.

Je suis adjoint au maire du Havre. Cette question nous intéresse mais concerne aussi les ports de Trouville et de Honfleur qui sont envasés. Je sais que la délégation est allée trouver M. le ministre, mais je n'ai pas eu d'échos de ce qui s'est dit.

M. LE MINISTRE. J'ai reçu, en effet, une délégation de la commission de la marine et un rendez-vous fût pris. Une réunion eût lieu au ministère des finances, à laquelle, malheureusement, je n'ai pu assister car elle fût décommandée la veille. Le lendemain, à 9 heures 30, on m'a dit qu'elle en avait toujours lieu, mais j'étais à mon ministère. J'en ai le

compte-rendu par M. Ramarony. A cette réunion assistaient : le ministre des transports, M. Pineau, et le secrétaire d'Etat aux finances, M. Petsche. Leur attention fut attirée sur l'intérêt qu'il y avait à réserver des crédits suffisants pour l'équipement des ports.

En réalité, je crois que la question revêt deux aspects : Il y a, d'une part, les crédits à inscrire directement au budget pour l'équipement des ports, et, d'autre part, à faire application de la loi qui a été votée à la fin de notre session parlementaire et qui permet aux Chambres de commerce de prêter pour l'équipement des ports, l'Etat garantissant les emprunts et le service des annuités. C'est sous ces deux aspects qu'il faut envisager la question pour nos petits ports de pêche qui ne nécessitent pas de gros frais pour leurs installations portuaires.

La seconde méthode donne des résultats intéressants.

M. LEGER. Je vous demande pardon, monsieur le ministre, Pour les ports de Trouville et de Honfleur, vous ne connaissez peut-être pas l'état des travaux. Ce n'est pas une Chambre de commerce comme celle de Honfleur, par exemple, qui peut avoir suffisamment de poids pour contracter un emprunt pour ces travaux. Il faudrait un crédit fourni directement par l'Etat. C'est pourquoi je me suis permis d'attirer l'attention de notre président sur cette question.

M. DENVERS. Vous avez une participation qui se fait en paiements d'annuités et qui se fait en emprunts.

M. LEGER. C'est un scandale ! L'année dernière, tous ceux qui venaient - les touristes en particuliers - avaient la désagréable surprise de voir des vaches dans les bassins de Honfleur.

M. LE MINISTRE. Je tiens à vous répéter, monsieur le conseiller, que j'ai prêté l'attention la plus vigilante à cette question mais elle ne relève pas directement de ma compétence. J'aurais pu pratiquer une pure politique de repli, mais je m'y suis intéressé néanmoins.

M. FERRACCI. En ce qui concerne le service de la Corse, l'escale de Toulon a été supprimée. Je désirerais savoir si le ministère compte la rétablir?

M. LE MINISTRE. Je ne répondrai pas d'une manière précise à votre question.

La question des lignes de Corse est très préoccupante car, là encore, je risque de subir l'effet des compressions budgétaires et d'être amené, d'ici peu de jours, à

revoir l'ensemble de cette question pour envisager les conditions les plus économiques dans lesquelles ce service pourra être assuré.

M. FERRACCI. Attention, monsieur le ministre ! Il ne faut pas trop supprimer à la Corse, car elle est très pauvre ! Vous êtes en train de tuer le pays qui n'a pas de moyens de communications. Il faut s'occuper de la Corse.

M. LE MINISTRE. Monsieur le conseiller, il n'est pas douteux, d'ailleurs, étant donné l'intérêt que portent à leurs départements les parlementaires que, même si le ministre voulait, par erreur, en commettant une grosse faute, se désintéresser de la Corse, il en serait radicalement empêché. (Sourires)

M. FERRACCI. Je sais, monsieur le ministre, qu'en ce moment on diminue un peu les transports sur la Corse. Il ne faudrait pas faire cela. Il ne faut pas oublier qu'à peu près 400.000 hommes sont passés là-bas et que la Corse, non seulement se trouve démunie au point de vue alimentaire, mais qu'elle a été complètement ravagée et a souffert d'incendies.

Si vous cessez les transports, comment pourra-t-on vivre là-bas ? Maintenant, on ne nous donne même plus de morue.

M. LE MINISTRE. Je ne voudrais pas que vous vous mépreniez sur les intentions de la marine marchande. Nous cherchons simplement une rotation meilleure. Nous allons avoir, sur les lignes de Corse, des navires mieux adaptés, des navires neufs.

M. ROMANI. Monsieur le ministre, je voudrais vous demander si on pourrait inclure une escale pour le port de Toulon, tout au moins pendant l'été ?

M. LE MINISTRE. Je vous remercie de me le signaler.

M. ROMANI. M. le directeur de la Transatlantique verra cela favorablement.

M. FERRACCI. Nous vous demandons beaucoup de bateaux, monsieur le ministre.

M. TAUCCI. Est-ce que les services sur les ports algériens sont repris ?

M. LE MINISTRE. Complètement. Nous avons pris les dispositions nécessaires pour les transports d'agrumes et je ne pense pas qu'il y ait eu quelque gêne pour les navires. S'il y a eu une certaine gêne pour le chargement et le déchargement pendant la grève, la rotation des navires a été satisfaisante.

de

M. GUYON. Monsieur le ministre, est-ce que les 42 milliards portent sur l'équipement ?

M. LE MINISTRE. Les crédits demandés pour la marine marchande présentent le double caractère d'être des crédits de reconstruction et d'équipement. En ce qui concerne la reconstruction de la flotte de pêche en acier, le travail est terminé. Il reste encore quelques bateaux à construire, mais peu de chose. Il faudra faire un effort tout particulier pour la reconstruction des navires de commerce.

C'est un crédit qui est affecté uniquement à la marine marchande; il n'intéresse pas les ports. Nous avons 400.000 tonnes de navires à reconstruire pour tenir compte de nos engagements contractuels. Ce sont les navires qui ont été requis ou perdus qu'il faut reconstruire. En ce qui concerne la flotte de pêche, nous avons perdu 170 chalutiers en acier, c'est-à-dire 50 p. 100 de la flotte d'avant-guerre. Ces navires ont été perdus, en partie sous le régime de la réquisition et en partie sous le régime des dommages de guerre. Le programme de reconstruction comprend 162 navires, qui ont été commandés suivant les types établis par le Comptoir national de reconstruction de la flotte de pêche. Plus de la moitié des navires sont loués et la plupart des autres le seront en 1949. Pratiquement, le problème de la reconstruction de la flotte de pêche en acier est actuellement réglé.

Il reste des problèmes délicats que vous connaissez peut-être car ils intéressent votre Département. Je veux parler des petits bateaux de pêche en bois qui ont été perdus, soit qu'ils aient été réquisitionnés par les autorités d'occupation, ou les autorités anglaises, soit qu'ils aient rejoint les Forces de la France libre. Il y a là des difficultés entre le ministère de la reconstruction, le ministère des finances et mes services. Je pense que la loi de finances apportera une solution presque totale dans ce domaine.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, je vous remercie de la complaisance avec laquelle vous avez bien voulu répondre aux questions qui vous ont été posées.

(La séance est levée à onze heures quarante-cinq minutes).

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

Présidence de M. Abel-Durand, président

Séance du mercredi 22 décembre 1948

La séance est ouverte à 9 heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, de GOUYON, de GRACIA, JAOUEN,
LASALARIE, LEGER.

Excusés : MM. DELFORTRIE, DENVERS, FERRACCI, GIACOMONI,
LEONETTI, ROMANI, VOURC'H.

Absents : MM. ANGHILEY, BRUNET, DIETHELM, Mlle DUMONT,
MM. DURAND-REVILLE, JEZEQUEL, KALENZAGA,
LAMARQUE, LODEON, MARESCAUX, PAUMELLE,
ROCHEREAU, SATINEAU, SISBANE, SYMPHOR-
MOUPLAISE, TUCCI, WALKER.

Ordre du jour

- I - Désignation du représentant de la Commission à la Commission des Finances.
- II - Echange de vues sur le récent exposé de M. le Ministre de la Marine Marchande.
- III - Reconstruction des ports maritimes.
- IV - Questions diverses.

.../...

COMPTE-RENDU

M. ABEL-DURAND, président, donne lecture de la lettre adressée aux Ministres des Finances et des Travaux Publics, appelant leur attention sur la lenteur de la reconstruction qui mettra bientôt en péril toute notre économie, en créant de véritables "goulots d'étranglement" entre l'activité des transports maritimes et celle des transports terrestres. Une augmentation des crédits affectés aux travaux dans les ports s'impose donc et la Commission suivra cette question quand viendra la discussion du budget de 1949.

M. JAOUEN s'étonne de ne pas voir le port de Brest, cité en exemple de cette situation lamentable de nos ports maritimes.

LE PRESIDENT répond que seule la Chambre de Commerce de Marseille avait fourni les éléments d'information nécessaires à l'argumentation.

D'ailleurs, la lettre sus-mentionnée ne constitue qu'un premier pas en faveur des ports. Dès que sera connue la réponse des Ministres, leur information sera complétée de toutes les indications qui pourront être recueillies sur la situation particulière de chacun des ports.

A la demande de plusieurs commissaires, copie de cette lettre sera adressée au Journal de la Marine Marchande.

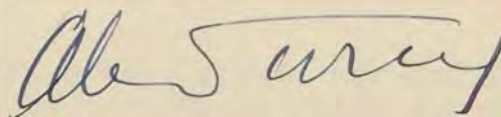
LE PRESIDENT envisage à cette occasion la possibilité d'une extension officielle des attributions de la Commission pour que tous les problèmes intéressant les ports maritimes relèvent de sa compétence.

Tous ses collègues lui donnent un avis favorable et il est ainsi décidé qu'une proposition de résolution sera déposée tendant à une modification du Règlement qui lui permettrait de prendre le titre de "Commission de la Marine Marchande, des Ports et des Pêches".

M. de GRACIA est enfin désigné pour représenter la Commission à la Commission des Finances.

La séance est levée à 10 heures.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, président d'âge

Séance du jeudi 20 janvier 1949

La séance est ouverte à 10 heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Mme EBOUE,
MM. FERRACCI (suppléant : M. MADOUMIER), GIA-
COMONI, de GOUYON, de GRACIA, JEZEQUEL
(suppléant : M. COLONNA), KALENZAGA, LA-
MARQUE, LASALARIE, LEGER, LEONETTI, LODEON,
MARESCAUX, PAUMELLE, ROCHEREAU, SATINEAU,
SYMPHOR, TELLIER, TUCCI (suppléant : M. CLA-
PAREDE), VOUREC'H (suppléant : M. THARRADIN),
WALKER.

Excusé : M. ROMANI.

Absents : MM. ANGHILEY, BRUNET, Mlle DUMONT, MM. JACUEN,
SISBANE.

ORDRE du JOUR

Constitution du Bureau définitif.

COMPTE-RENDU

M. ABEL-DURAND, président d'âge, invite ses collègues,
candidats à un des postes du Bureau, à se faire connaître.

- 2 -

M. ABEL-DURAND est seul candidat à la Présidence. Après un vote à bulletins secrets, à la demande de M. Léger, M. Abel-Durand est élu président par 21 voix sur 21 votants.

Pour le poste de premier vice-président, quatre candidatures sont en présence. Celles de MM. de GRACIA, LASALARIE, LEGER et VOURE'H.

Un premier tour de scrutin donne les résultats suivants :

Nombre de votants	: 22,
Suffrages exprimés	: 22,
Majorité absolue	: 12.

Obtiennent :

MM. LASALARIE	: 10 voix,
LEGER	: 6 - ,
VOURE'H	: 3 - ,
de GRACIA	: 2 - .

Un bulletin blanc.

Aucun des candidats n'ayant obtenu la majorité absolue, il est procédé à un deuxième tour de scrutin, après désistement de M. de Gracia en faveur de M. Léger. Les résultats sont les suivants :

Nombre de votants	: 23,
Suffrages exprimés	: 22,
Majorité absolue	: 12.

Obtiennent :

MM. LASALARIE	: 13 voix,
LEGER	: 7 - ,
VOURE'H	: 1 - .

Un bulletin blanc.

M. LASALARIE, ayant obtenu la majorité absolue, est proclamé premier vice-président.

Pour le poste de deuxième vice-président, M. Léger est désigné à Mains levées.

../

MM. de GRACIA, JEZEQUEL et SYMPHOR sont candidats au poste de premier secrétaire.

Au premier tour de scrutin, les résultats sont les suivants :

Nombre de votants	:	23,
Suffrages exprimés	:	23,
Majorité absolue	:	12.

Obtiennent :

MM. de GRACIA	:	9 voix,
JEZEQUEL	:	9 -
SYMPHOR	:	5 -

Aucun des candidats n'ayant obtenu la majorité absolue, il est procédé à un deuxième tour de scrutin, après désistement de M. Symphor, en faveur de M. Jézéquel, qui donne les résultats suivants :

MM. JEZEQUEL	:	12 voix,
de GRACIA	:	9 -

et un bulletin blanc.

M. JEZEQUEL, ayant obtenu la majorité absolue, est proclamé premier secrétaire.

Pour le poste de deuxième secrétaire, MM. de GRACIA et SYMPHOR sont candidats. Le scrutin donne les résultats suivants :

Nombre de votants	:	22,
Suffrages exprimés	:	22,
Majorité absolue	:	12.

Obtiennent :

MM. SYMPHOR	:	12 voix,
de GRACIA	:	10 -

M. SYMPHOR, ayant obtenu la majorité absolue, est proclamé deuxième secrétaire.

Avant de lever la séance, M. Abel-Durand, Président élu, prononce quelques paroles de remerciements à l'égard

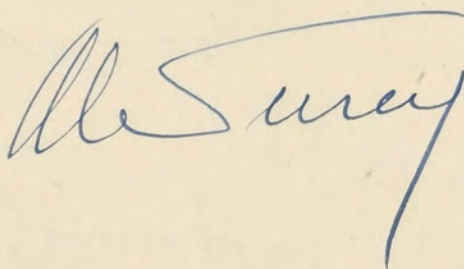
M. et P. : 20.1.49.

- 4 -

de ses collègues et trace les grandes lignes du programme de travail de la Commission : vote de la loi concernant les conventions avec les grandes compagnies de navigation, études sur la pêche et sur l'équipement des ports.

La séance est levée à 11 heures 30.

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Suray'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président.-

Séance du mercredi 26 janvier 19 4 9

La séance est ouverte à 9 heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Mlle Mireille DUMONT,
MM. Jean de GUYON, Lucien de GRACIA, Yves JAUEN,
JEZEQUEL, LASALARIE, LEGER, LEONETTI, LODEON,
ROCHEREAU, Gabriel TELLIER.

Excusés : MM. DENVERS, Mme EBOUE, MM. FERRACCI, KALENZAGA,
ROMANI, SYMPHOR, VOUREH.

Absents : MM. ANGHILEY, Louis BRUNET, GIACOMONI, LAMARQUE,
PAUMELLE, SATINLAU, Chérif SISBANE, TUCCI,
Maurice WALKER.

Ordre du Jour

- 2 -

- Echange de vues sur le projet de loi (A.N. 6.019) concernant les conventions à intervenir entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique et les messageries maritimes.
- Désignation d'un rapporteur du projet de loi (n° 13, année 1949) modifiant l'article 15 de la loi du 17 décembre 1926, portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.
- Questions diverses.

Compte-rendu

Projet de loi sur les conventions

M. ABEL-DURAND analyse brièvement les dispositions du projet de loi (n° 6019 A.N.) relatif aux conventions entre l'Etat et les grandes compagnies de navigation, dont l'Assemblée Nationale est actuellement saisie.

Elles ne comportent rien que de très classique en la matière, le problème essentiel étant celui des subventions de l'Etat. Celles-ci n'ont, d'ailleurs, pas le même caractère de nécessité dans tous les cas.

C'est ainsi qu'on peut affirmer, que la Compagnie générale transatlantique est en excellente position commerciale pour l'exploitation des lignes de l'Amérique du Nord et de l'Amérique Centrale sur lesquelles notre pavillon fait toujours prime. Il en sera de même pour l'Atlantique Sud dès que le "Pasteur" aura repris son activité normale.

Mais, la Compagnie des Messageries Maritimes est tenue d'exploiter les lignes d'Orient et d'Extrême Orient, beaucoup moins rentables ; elle aura donc besoin, à coup sûr, d'importantes subventions de l'Etat.

Quoiqu'il en soit, le Président insiste sur l'urgence de ratifier les conventions afin de permettre aux responsables ~~des~~ des grandes compagnies de travailler en dehors de l'incertitude actuelle.

../..

- 3 -

Désignation d'un rapporteur

La Commission désigne ensuite, à l'unanimité, M. De Gracia comme rapporteur du projet de loi (II n° 13, année 1949) modifiant l'article 15 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénale de la marine marchande.

M. De GRACIA présente aussitôt ses conclusions tendant à l'adoption du projet de loi qui ne fait qu'aligner le taux de certaines amendes au cours actuel du franc. Elles sont adoptées à l'unanimité, moins une abstention (Mlle Miraille Dumont).

La Commission décide, en outre, de demander le vote sans débat en séance publique.

o o

o

Modification du titre de la Commission

Enfin, le Président donne lecture d'une proposition de résolution qu'il a établie, tendant à faire modifier le Règlement en ce qui concerne le titre de la Commission. Celui-ci deviendrait : "Commission de la Marine, des Ports, maritimes et des Pêches".

Ainsi serait consacré l'état de fait selon lequel la Commission a toujours étendu sa compétence aux questions touchant les ports maritimes.

M. LEONETTI se déclare d'accord sur le fond, mais pour ménager certaines susceptibilités, suggère que la Commission des Moyens de Communication qui a vocation officielle à s'occuper des ports, soit consultée préalablement au dépôt de la proposition de résolution du Président.

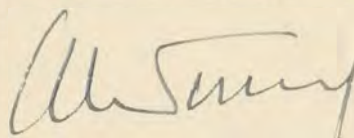
.. / ...

- 4 -

M. Yves JAOUEN se prononce également en faveur de cette procédure qui est adoptée par la Commission : il est convenu que M. de Gracia, membre des deux commissions, soumettra le projet de réforme à la Commission des Moyens de Communication.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. Sany', written in a cursive style.

E.P.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du mercredi 16 février 1949

La séance est ouverte à 9 heures 40

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Melle Mireille DUMONT,
MM. ESTEVE, FERRACCI, GIACOMONI, Yves JAOUEN,
LAMARQUE, LASALARIE, LEGER, LEONETTI, LODEON,
ROCHEREAU, ROMANI, VOURC'H.

Excusés : MM. Louis BRUNET, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. De
GUYON, De GRACIA, KALENZAGA, SYMPHOR.

Absents : MM. ANGHILEY, JEZEQUEL, MARESCAUX, PAUMELLE,
SATINEAU, Chérif SISBANE, Gabriel TELLIER, TUCCI,
Maurice WALKER.

ORDRE DU JOUR

- I - Désignation de rapporteurs des projets de loi :
- a) (N° 70, année 1949) portant abrogation de l'acte
dit "loi" du 31 mars 1942 relative à la fusion
des entreprises de desserte des îles côtières et
de traversée des estuaires de l'Atlantique ;

.../...

- 2 -

- b) (N° 72, année 1949) concernant l'assurance des marins de commerce et de la pêche contre les pertes d'équipement par suite d'évènements de mer.
- II - Etude des dispositions de la réforme fiscale intéressant la Marine et les Pêches.
- III - Questions diverses.

COMPTE-RENDU

Nomination de rapporteurs

MM. ROCHEREAU et DENVERS sont, respectivement, nommés rapporteurs des projets de loi :

- a) (N° 70, année 1949) portant abrogation de l'acte dit "loi" du 31 mars 1942 relative à la fusion des entreprises de desserte des fies côtières et de traversée des estuaires de l'Atlantique ;
- b) (N° 72, année 1949) concernant l'assurance des marins de commerce et de la pêche contre les pertes d'équipement par suite d'évènements de mer.

°

° °

Réforme fiscale

M. ABEL-DURAND, Président, signale la charge nouvelle créée à l'occasion des ventes de navires par l'article 142 du décret du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale, qui a abrogé l'article 327 (§ 45, 46 et 46 bis) du Code de l'Enregistrement : celui-ci, en effet, accordait le bénéfice de l'enregistrement du droit fixe aux ventes de bateaux.

Il en résulte que de tels actes sont dorénavant passibles du droit proportionnel de 8,70%. Mais des protestations se sont déjà élevées qui ont amené le Ministre des Finances à revenir sur sa position dans son projet de loi portant aménagements fiscaux (art. 25) qui vient d'être déposé.

.../...

- 3 -

M. DENVERS intervient alors pour faire remarquer qu'une telle satisfaction n'a malheureusement pas encore pu être obtenue en ce qui concerne la nouvelle taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires, créée, elle aussi par le décret du 9 décembre 1948 (art. 250) ; appliquée aux diverses transactions dont fait l'objet le poisson entre le producteur et le consommateur, elle amènera une hausse inévitable de 6 à 8% des prix du poisson à son dernier stade commercial.

Les mareyeurs ont demandé une exemption de cette taxe à titre de producteurs. Mais leur requête ne semble pas en voie d'aboutir, malgré l'intervention du Ministre de la Marine Marchande auprès de son collègue des Finances.

M. DENVERS suggère que la Commission envoie, dès que possible, une délégation auprès du Ministre de la Marine Marchande pour lui transmettre les doléances des mareyeurs et des consommateurs et l'inviter à réitérer ses efforts en vue d'une suppression de la taxe.

D'autre part, il faut reconnaître que cette taxe est destinée à améliorer les ressources des budgets locaux et que, peut-être, des résistances se manifesteront de ce côté si on veut la faire disparaître.

M. ROCHEREAU déclare être intervenu personnellement auprès du Ministre des Finances contre la taxe, sans succès.

Il déplore, d'ailleurs, que la fiscalité française brime si souvent le monde maritime et lui oppose la fiscalité anglaise et la fiscalité américaine bien plus avantageuses pour le développement de la marine.

La Commission désigne ensuite ceux de ses membres qui se rendront en délégation chez le Ministre de la Marine Marchande ; ce sont, outre le Président, MM. DENVERS, FERRACCI, JAOUEN et ROCHEREAU.

o

o o

Questions diverses

Le PRÉSIDENT rend compte, brièvement, de la visite récente du Ministre de la Marine Marchande à Nantes, à Saint-Nazaire, visite très réussie qui a mis en relief les

.../...

- 4 -

efforts de renaissance maritime de la région et, en particulier, de la construction navale.

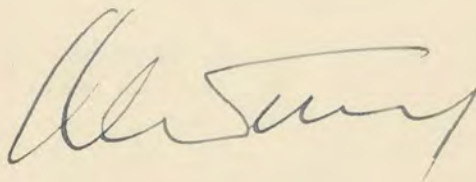
A ce sujet, il a pu appeler l'attention du Ministre sur la menace de crise qui plane déjà sur les chantiers de construction navale et sur l'intérêt que devrait porter le Gouvernement à cette industrie si importante.

D'accord avec le Ministre, le Président prépare, à l'occasion du dépôt d'une proposition de résolution, un vaste débat public sur la Marine marchande qui pourrait aboutir à la création d'une grande Commission extraparlamentaire d'enquête, analogue à celle que présida, voici 25 ans, le Sénateur BRINDEAU.

Enfin, la Commission, unanime, a confirmé M. De GRACIA dans ses fonctions de délégué à la Commission des Finances.

La séance est levée à 10 heures 5.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. Sany', written in a cursive style.

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du mercredi 23 février 1949

La séance est ouverte à 9 heures 40

Présents : MM. ABEL DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE, FERRACCI, GIACOMONI, Jean De GUYON, Lucien De GRACIA, JEZEQUEL, Albert TAMARQUE, LASALARIÉ, LEGER, LEONETTI, LODEON, ROCHEREAU, ROMANI, Gabriel TELLIER.

Excusés ou en congé : MM. Louis BRUNET, Mme EBOUE, MM. KALENZAGA, TUCCI, SYMPHOR.

Absents : MM. ANGHILEY, Yves JAOUEN, PAUMELLE, SATINEAU, Chérif SISBANE, VOURE'H, Maurice WALKER.

- 2 -

Ordre du Jour

- Examen du Budget de la Marine Marchande
- Questions diverses

Compte - rendu

Compte rendu de la visite au Ministre de la Marine Marchande

M. ABEL DURAND, Président, rend compte à ses collègues de la visite qu'il a faite, le jeudi précédent, accompagné de MM. DENVERS, ROCHEREAU et JAOUEN, à M. COLIN, Ministre de la Marine Marchande, pour appeler son attention; d'abord sur les incidences de la réforme fiscale sur les taxes d'enregistrement perçues à l'occasion des ventes de navires et; ensuite, sur la nouvelle taxe locale de 1,5% applicable aux mareyeurs.

La délégation a reçu du Ministre le meilleur accueil. Elle a pu constater que ses préoccupations étaient partagées par le Ministre. Celui-ci est, en effet, intervenu à plusieurs reprises auprès de son collègue des Finances, mais s'il a pu obtenir satisfaction en ce qui concerne le premier point qu'il règle un article du projet de loi récemment déposé, sur la réforme fiscale, rétablissant l'enregistrement au droit fixé des ventes de navires - il s'est heurté à un refus très net d'une modification quelconque de la taxe locale.

Il est pourtant évident que cette taxe sera pratiquement inapplicable aux transactions sur le poisson. D'ailleurs, observe le Président, la question n'est pas

../..

- 3 -

tranchée, puisque la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale vient de repousser cette innovation.

o o

o

Budget de la Marine Marchande

M. DENVERS a présenté quelques observations sur ce budget qui, dans l'ensemble, est satisfaisant.

Toutefois, quelques points de détails demandent à être éclaircis. Par exemple, il est surprenant que le crédit maritime mutuel ne dispose pas de sommes plus importantes, qui encourageraient peut-être les demandes.

Il faut aussi agir en faveur de l'apprentissage maritime dont les établissements sont toujours éparpillés sous trois tutelles différentes, ce qui provoque des gaspillages et nuit à l'efficacité de l'enseignement.

M. DE GRACIA cite le cas de l'Ecole d'Arcachon qui décline d'année en année faute de crédits suffisants.

LE PRESIDENT invite M. Denvers à intervenir, en séance publique, lors de la discussion du budget sur les sujets qu'il vient de traiter et suggère que d'autres collègues s'attachent à l'étude de certains chapitres.

M. DE GOUYON accepte de faire un prochain exposé sur les crédits affectés au fonctionnement des services administratifs de la Marine Marchande et, notamment, le recrutement d'unités nouvelles dans le personnel.

De son côté, M. ROCHEREAU fera part, à ses collègues, de ses observations sur les dépenses d'investissement, en ce qui concerne la reconstitution de la flotte.

o o

o

Questions diverses

//..

- 4 -

M. DENVERS s'inquiète des longs délais imposés aux vieux marins pour le versement de leurs nouvelles retraits.

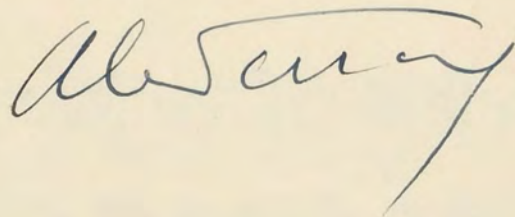
M. LASALARIE lui répond qu'il est intervenu auprès du Ministre à ce sujet et que l'insuffisance numérique du personnel a été invoquée pour lui expliquer les retards dont se plaignent les retraités.

M. LAMARQUE se fait l'écho des doléances qu'il a reçues des commandants de navires câbliers, qui ne sont pas satisfaits de leur classement au point de vue des retraites.

LE PRESIDENT le prie de lui remettre une note détaillée pour une intervention officielle.

La séance est levée à 10 heures 20.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. Sureau', written in a cursive style.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du mercredi 9 mars 1949

La séance est ouverte à 9 heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE, FERRACCI, LASALARIE, LEGER, LEONETTI, LODEON, ROCHE-REAU, VOURC'H.

Excusés : M. BRUNET, Mme EBOUE, MM. de GOUYON, de GRACIA, KALENZAGA, SYMPHOR.

Absents : MM. ANGHILEY, Mlle Mireille DUMONT, MM. GIACOMONI, Yves JACUEN, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, PAUMELLE, ROMANI, SATINEAU, Chérif SISBANE, Gabriel TELLIER, TUCCI, Maurice WALKER.

- 2 -

Ordre du Jour

- Discussion du rapport de M. Denvers sur le projet de loi (n° 72, année 1949) concernant l'assurance des marins de commerce et de la pêche contre les pertes d'équipement, par suite d'évènements de mer ;
- Discussion du rapport de M. Rochereau sur le projet de loi (n° 70, année 1949) portant abrogation de l'acte dit "loi du 31 mars 1942 relative à la fusion des entreprises de desserte des îles côtières et de traversée des estuaires de l'Atlantique ;
- Exposé de M. Rochereau sur le projet de loi (n° 5965 A.N.) portant autorisation des dépenses d'investissement (pour ce qui concerne la marine marchande).
- Questions diverses.

Compte-rendu

Assurance des Marins.-

M. DENVERS donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet de loi (n° 72, année 1949) concernant l'assurance des marins de commerce et de la pêche contre les pertes d'équipement par suite d'évènements de mer.

Le vote de ce projet s'impose pour adapter le montant des remboursements à la hausse du coût de la vie. Il ne peut s'agir, d'ailleurs, que d'un ajustement relatif, l'assurance ne couvrant qu'une faible partie des pertes subies. La mise en application rapide ne s'en impose pas moins pour permettre à de nombreux marins de se rééquiper.

Le rapporteur fait remarquer que la loi prendra effet rétroactivement afin de permettre aux sinistrés du "Liberté" de bénéficier des nouvelles dispositions.

Des réserves paraissent devoir être faites sur l'article 3 qui prévoit, par une sorte "d'échelle mobile" que le taux des indemnités pourra être modifié chaque fois que l'indice du coût de la vie variera de 5%.

- 3 -

Une augmentation est, en effet, légitime dans le cas de hausse du coût de la vie, une baisse le serait moins étant donné l'écart existant entre le prix des objets perdus et les indemnités versées.

M. ABEL-DURAND, Président et M. VOURE'H s'associent à ces réserves et la Commission décide d'adopter le rapport de M. Denvers.

° °

°

Desserte des îles côtières

M. ROCHEREAU donne lecture de son rapport sur le projet de loi (n° 70, année 1949) portant abrogation de l'acte dit loi du 31 mars 1942 relative à la fusion des entreprises de desserte des îles côtières et de traversée des estuaires de l'Atlantique.

Il conclut au vote d'un avis favorable souhaité par tous les intéressés.

La Commission adopte le rapport.

° °

°

Investissements

M. ROCHEREAU s'excuse de ne pouvoir, faute de temps, faire l'exposé qu'il a préparé sur le projet de loi (n° 5965 A.N.) portant autorisation de dépenses d'investissement.

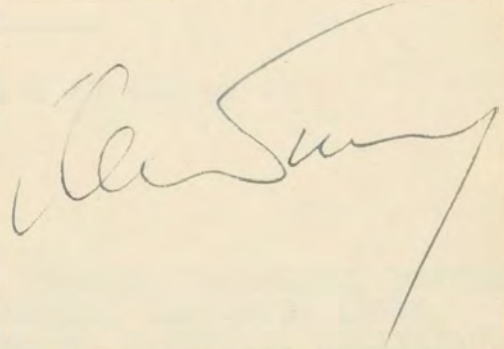
/...

- 4 -

Celles-ci ne font pas à la Marine Marchande une part suffisante, ainsi que M. Rochereau se propose de le démontrer au cours d'une prochaine séance de la Commission.

La séance est levée à 10 heures 5.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. Sany', written in a cursive style with a long, sweeping tail.

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, Président

Séance du jeudi 31 mars 1949

La séance est ouverte à 17 heures 45

- Présents : MM. ABEL-DURAND, BRUNET, CLAIREAUX, DENVERS,
ESTEVE, de GRACIA, LAMARQUE, LEGER,
LEONETTI, LODEON, PAUMELLE, ROCHEREAU,
SATINEAU, TELLIER, WALKER.
- Excusés : Mme EBOUE, MM. FERRACCI, de GOUYON, ROMANI,
VOURC'H.
- Absents : M. ANGHILEY, Mlle DUMONT, MM. GIACOMONI,
JAOUEN, JEZEQUEL, KALENZAGA, LASALARIE,
SISBANE, SYMPHOR, TUCCI.

Ordre du jour

- I - Discussion du rapport de M. Denvers sur le projet de loi (n° 72, année 1949) concernant l'assurance des marins de commerce et de la pêche contre les pertes d'équipement par suite d'événements de mer (suite).
- II - Suite de l'exposé de M. Rochereau sur le projet de

loi (n° 229, année 1949) portant autorisation des dépenses d'investissement (pour ce qui concerne la Marine marchande).

- III - Désignation d'un rapporteur de la proposition de loi (n° 222, année 1949) tendant à modifier l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

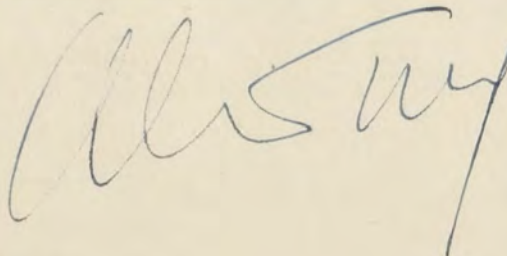
COMPTE-RENDU

La Commission, sur la proposition de son Président, désigne M. Denvers comme rapporteur de la proposition de loi (n° 222, année 1949) tendant à modifier l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

La brièveté de la suspension de la séance publique oblige M. Rochereau à remettre à plus tard l'exposé qu'il devait faire sur le projet de loi (n° 229, année 1949) portant autorisation des dépenses d'investissement.

La séance est levée à 17 heures 50.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, Président

Séance du mardi 5 avril 1949

La séance est ouverte à 9 heures 45

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS,
Mlle DUMONT, MM. FERRACCI, JEZEQUEL,
LODEON, PAUMELLE, ROCHEREAU.

Excusés : MM. ANGHILEY, BRUNET, Mme LBOUE,
MM. GIACOMONI, de GOUYON, de GRACIA,
Yves JAOUEN, KALLENZAGA, LIGER, TELLIER,
TUCCI, VOURC'H, WALKER.

Absents : MM. LAMARQUE, LASALARIE, LEONETTI,
~~MARISCAUX~~, ROMANI, SATINEAU, SISBANE,
SYMPHOR.

Ordre du jour

- I - Suite de l'exposé de M. Rochereau sur le projet de loi (n° 229, année 1949) portant autorisation des dépenses d'investissement (pour ce qui concerne la Marine Marchande).
- II - Questions diverses.

.../...

COMPTE-RENDU
-----Dépenses d'investissement (Marine marchande)

M. ROCHEREAU, qui se propose d'intervenir en séance publique au cours du prochain débat sur le projet de loi (n° 229, année 1949) portant autorisation des dépenses d'investissement, donne à la Commission lecture d'une note qu'il a préparée à cet effet.

Il y fait ressortir que le texte proposé par le Gouvernement paraît intéresser surtout la Marine Marchande sous l'angle de l'exécution des obligations assumées par l'Etat pour remplacer les navires perdus. Il semble, en effet, que l'article 20 permet au Gouvernement d'engager en 1949, sur compte spécial d'investissement au titre de la reconstitution de la flotte de commerce et de pêche, des dépenses s'élevant à 70.523 millions de francs, dont 35.523 millions pour la poursuite des travaux en cours et 35 milliards pour la conclusion d'opérations nouvelles.

Ces sommes représentent certainement le résultat de l'effort maximum fourni par le Ministre de la Marine Marchande pour obtenir les crédits qui lui sont nécessaires. Elles n'en semblent pas moins insuffisantes si l'on considère, d'une part, qu'il reste environ 300.000 tonneaux de navires à mettre en chantier pour permettre à l'Etat de liquider les engagements pris en vertu de la charte-partie de réquisition, et, d'autre part, que notre flotte a besoin non seulement d'être reconstituée, mais aussi d'être modernisée et mieux adaptée à sa mission.

Notre flotte comporte, en effet, environ 1 million de tonneaux de navires de transition et plus de 400.000 tonneaux de navires âgés de plus de vingt-cinq ans. Pour renouveler ces navires, des crédits considérables seront nécessaires et, de plus, l'armement français ne pourra passer de commandes aux chantiers français que si ceux-ci peuvent pratiquer des prix comparables à ceux de la concurrence internationale.

M. ROCHEREAU demandera au Gouvernement ce qu'il compte faire pour résoudre, dans un proche avenir, ce double problème.

- 3 -

M. ABEL-DURAND, Président, remercie M. Rochereau de sa communication dont les conclusions lui paraissent pouvoir recueillir l'adhésion de la Commission tout entière.

°
° °

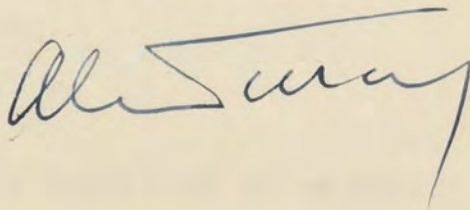
Pêche maritime.

LE PRÉSIDENT donne lecture à la Commission d'une lettre reçue par M. Jézéquel dans laquelle le Maire de Paimpol appelle l'attention du Parlement sur les difficultés provoquées par la mévente des produits de la pêche en Bretagne. Faisant allusion aux récentes grèves de Douarnenez, il signale que les revendications des pêcheurs peuvent se résumer ainsi : suppression de toute importation de poissons, diminution du prix des carburants, réduction des tarifs de transport du poisson, diminution du prix des engins de pêche et de la glace et enfin surveillance du marché des Halles de Paris.

LE PRÉSIDENT souligne que ces doléances ne sont pas particulières à la Bretagne mais que tous les pêcheurs se plaignent de la même façon. A son avis, la solution de la crise des pêches maritimes doit être recherchée dans un accroissement de la consommation, favorisé lui-même par une diminution des prix des transports et une meilleure organisation de la distribution sur l'ensemble du territoire.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

---:---:---:---:---:---:---

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:---:---:---:---:---:---:---

Séance du mercredi 13 avril 1949

-:---:---:---:---:---:---:---

La séance est ouverte à 9 heures 20.

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT,
MM. ESTEVE, FERRACCI, LASALARIE, LEGER, LO-
DEON, SYMPHOR, JACUEN.

Excusés : MM. ANGHILEY, BRUNET, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM.
de GOUYON, de GRACIA, JEZEQUEL, KALENZAGA,
ROMANI.

Absents : MM. GIACOMONI, Albert LAMARQUE, LEONETTI, PAUMELIE,
ROCHEREAU, SATINEAU, SISBANE, Gabriel TELLIER,
TUCCI, VOURE'H, Maurice WALKER.

Ordre du Jour

- Echange de vues sur les pêches maritimes et le marché
du poisson.

- Communication de M. de Gracia sur les ports maritimes du
Sud-Ouest.

/...

- 2 -

- Examen du projet de loi (n° 331, année 1949) portant répartition de l'abattement global opéré sur le budget de la Marine Marchande.

- Questions diverses.

Compte-rendu

Pêches maritimes.-

LE PRESIDENT donne lecture d'une lettre qu'il a reçue du Président du Comité central des pêches maritimes, lui communiquant les vœux adoptés à l'unanimité par cet organisme lors de son Assemblée Générale annuelle, tenue le 18 mars dernier.

Ces vœux, au nombre de 8, abordent les questions qui intéressent :

- 1°) l'application de la réforme fiscale : le comité central s'oppose à tout nouvel impôt et, notamment, à la perception de la taxe locale de 1,5% à tous les stades de la commercialisation du poisson ;
- 2°) les attributions d'essence aux marins-pêcheurs que le Comité considère comme insuffisantes ;
- 3°) la reconstruction des ports sinistrés, dont il demande l'accélération ;
- 4°) les prix des transports par chemin de fer, qu'un aménagement devrait réduire de 30% en ce qui concerne les produits de la pêche ;
- 5°) le commerce extérieur de ces produits, qui devrait être réglementé dans le sens d'une réduction des importations et d'une augmentation des exportations ;
- 6°) la réorganisation des pêches maritimes, toujours en instance devant le Parlement ;
- 7°) les frais d'exploitation des navires de pêche, qui pourraient être diminués par un abaissement des prix des matières d'avitaillement ;

/...

- 3 -

8°) la formation professionnelle, à encourager par un soutien aux Ecoles de pêche et un contrôle de la délivrance des brevets.

Chacun de ces voeux fait ensuite l'objet d'une discussion à laquelle prennent part, notamment, MM. Denvers, Ferracci et Leger, ainsi que Mlle Dumont et la Commission confie à son Président le soin de répondre au Président du Comité Central des pêches maritimes pour soutenir les voeux, n°s 1, 2, 3, 4, 6 et 8, tandis que les voeux n°s 5 et 7 sont réservés.

La Commission estime, en effet, que mieux que l'intervention de l'Etat, les efforts conjugués des professionnels de la pêche, s'aidant des progrès des moyens de conservation et de transport et d'une propagande soutenue en faveur de la consommation du poisson, doivent résoudre les difficultés signalées par le Comité.

° °
°

ASSurance des Marins.-

M. JAUEN explique, à ses collègues, les raisons qui l'ont amené à s'opposer au vote dans débat de la proposition de loi (n° 22, année 1949), adoptée par l'Assemblée Nationale, relative aux assurances des marins et à déposer un amendement, le texte lui paraissant léser les petits et moyens entrepreneurs de la pêche.

M. DENVERS reconnaît cet inconvénient. Il y voit une conséquence de l'arbitraire discrimination entre "pêche artisanale" et "pêche industrielle" et souhaite que la Commission entende à ce sujet le point de vue du Directeur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

La Commission décide de convoquer ce haut-fonctionnaire à sa séance du 11 mai.

° °
°

/...

Budget

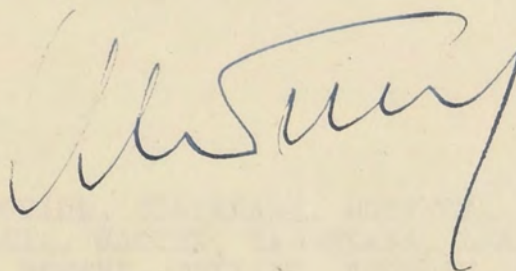
LE PRESIDENT fait observer que le projet d'abattement budgétaire concernant la Marine Marchande doit venir prochainement en discussion devant le Conseil de la République.

La Commission estime que dans l'ensemble, ce projet est satisfaisant.

M. DENVERS est chargé d'en suivre la discussion.

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Denvers', written in a cursive style.

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, Président

Séance du mercredi 1er juin 1949

La séance est ouverte à 15 heures 05.

- Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE,
de GRACIA, JAOUEN, KALENZAGA, LAMARQUE,
LEGER, ROMANI, TELLIER, VOURC'H, WALKER.
- Excusés : M. BRUNET, Mme EBOUE.
- Absents : M. ~~ANCHILEY~~, Mlle DUMONT, MM. FERRACCI,
GIACOMONI, de GOUYON, JEZEQUEL, LASALARIE,
LEONETTI, LODEON, PAUMELLE, ROCHEREAU,
SATINEAU, SISBANE, SYMPHOR, TUCCI.

Ordre du jour

- I - Suite de la discussion du rapport de M. Denvers, sur la proposition de loi (n° 222, année 1949), relative à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.
- II - Communication de M. de Gracia sur la situation matérielle des ports du Sud-Ouest et, notamment, des ports

de Blaye et d'Arcachon.

III - Questions diverses.

COMPTE-RENDU

Assurance des marins.

La Commission procède à un nouvel examen de la proposition de loi (n° 222, année 1949) relative à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

M. ABEL-DURAND, Président, donne lecture de l'amendement déposé par M. Jaouen, qui tend à limiter les charges des propriétaires non navigants de petits bateaux, tout en réservant les avantages des marins.

M. DENVERS craint que son adoption ne crée une surcharge à la Caisse de prévoyance.

M. de GRACIA prend la défense de la pêche artisanale qui ne pourrait supporter des charges supplémentaires.

M. VOURE'H intervient dans le même sens.

L'accord ne pouvant se faire, malgré le désir unanime de sauvegarder la pêche artisanale, le PRÉSIDENT propose qu'un représentant qualifié du Ministère de la Marine Marchande vienne éclairer la Commission sur les avantages et les inconvénients de l'amendement de M. Jaouen.

Il en est ainsi décidé et la Commission se réunira le lendemain pour cette audition.

°
° °

Ports du Sud-Ouest

M. de GRACIA expose la situation difficile dans laquelle se trouve le port de Blaye depuis plusieurs

- 3 -

années : envahi par les sables faute de dragages au temps de l'occupation allemande, il est aujourd'hui quasiment abandonné au profit de Verdon et de Pauillac.

Pourtant, ces deux ports, le premier surtout, sont à reconstruire et il pourrait sembler plus avantageux de remettre en état les installations de Blaye.

Mais aucun effort n'est tenté dans ce sens. Blaye sombre dans l'oubli administratif. Il n'en ressort qu'occasionnellement lorsqu'une grève des dockers paralyse Bordeaux et que les usagers s'empressent d'utiliser des ressources dédaignées.

Cependant, il faut entretenir les dockers de Blaye, dont les qualités professionnelles sont indiscutables et leur payer des indemnités de chômage. Ne serait-il pas plus sage de leur procurer du travail en leur amenant des bateaux à décharger ?

LE PRESIDENT demande à M. de Gracia si le port de Blaye n'est pas géré par le Port autonome de Bordeaux.

M. de GRACIA lui répond affirmativement, mais il explique que Bordeaux, voyant son propre trafic diminuer, est peu tenté de venir au secours de Blaye.

Puis, il évoque le cas du port d'Arcachon pour les installations duquel de grands projets ont été établis afin de permettre une meilleure utilisation par les bateaux de pêche. Les travaux ont démarré mais ils nécessiteront encore 700 à 800 millions de francs.

LE PRESIDENT remercie M. de Gracia et lui suggère d'inviter le Président du Port autonome de Bordeaux à venir devant la Commission traiter l'ensemble du problème des ports du Sud-Ouest.

La séance est suspendue à 16 heures 10.

°°

Elle est reprise le 2 juin à 9 heures 30.

Assurance des marins (suite)

M. ROUBINET, Sous-Directeur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine, se présente devant la Commission et, après avoir déclaré que M. Jaouen lui

.../...

- 4 -

a donné connaissance de son amendement, l'assure de l'approbation de son administration, sous réserve d'une modification de forme.

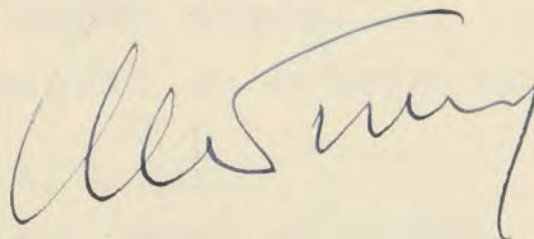
M. JAOUEN y souscrit et la Commission adopte l'amendement.

M. VOURC'H met à profit la présence de M. Roubinet pour signaler la situation devant laquelle se trouvent quelques marins pêcheurs bretons qui, s'étant mis au service de la Résistance sous l'occupation pour faire passer en Angleterre des patriotes, ont été pris par l'ennemi et déportés. Certains sont morts, d'autres sont revenus inaptes à la navigation. Mais aucun texte ne leur permet d'obtenir, pour leur pension d'inscrits maritimes, les bonifications auxquelles ils auraient eu droit s'ils avaient navigué à la pêche au lieu de risquer leur existence au service de la France.

M. ROUBINET reconnaît le bien-fondé de telles revendications et suggère à M. Vourc'h de déposer une proposition de loi pour qu'il y soit fait droit.

La séance est levée, le 2 juin, à 10 heures 05.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, Président

Séance du mercredi 15 juin 1949

La séance est ouverte à 9 heures 10.

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, ESTEVE, GIACOMONI,
de GRACIA, JAOUEN, JEZEQUEL, LASALARIE,
LEGER, LEONETTI, LODEON, ROCHEREAU,
SATINEAU, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : M. BRUNET, Mme EBOUE, MM. de GOUYON, ROMANI,
TELLIER.

Suppléant : M. RAZAC, de M. CLAIREAUX.

Absents : ~~M. ANCHILLET~~, Mlle DUMONT, MM. FERRACCI,
KALENZAGA, LAMARQUE, PAUMELLE, SISBANE,
TUCCI, WALKER.

Ordre du jour

- I - Examen officieux du projet de loi (n° 6019 A.N.) concernant les conventions entre l'Etat et les grandes Compagnies de navigation maritime.
Communication du Président.
- II - Questions diverses.

- 2 -

COMPTE-RENDUConventions des grandes Compagnies de navigation

M. ABEL-DURAND, Président, expose à ses collègues les résultats d'un premier examen auquel il s'est livré du projet de loi (n° 6019 A.N.) concernant les conventions entre l'Etat et la Compagnie Générale Transatlantique, d'une part, et l'Etat et les Messageries Maritimes, d'autre part.

Ce projet de loi est en instance devant l'Assemblée Nationale. Le Gouvernement en souhaite un vote rapide dans son propre intérêt et aussi dans l'intérêt des compagnies qui ont besoin de savoir exactement sur quelles bases elles peuvent travailler.

LE PRESIDENT rappelle que les conventions sont la conséquence de la loi du 28 février 1948, créant le statut de la Marine Marchande et faisant de la Transatlantique et des Messageries des sociétés d'économie mixte.

Il s'agit maintenant d'appliquer les principes, de concilier les exigences et les avantages du dirigisme et du libéralisme pour aboutir à des entreprises rentables. Ce qu'il faut éviter, avant tout, c'est que la gestion des Compagnies se repose sur l'assurance du soutien par l'Etat.

Il faut aussi considérer le caractère particulier des entreprises maritimes qui nécessite un rajeunissement constant du matériel.

Enfin, ne pas perdre de vue la concurrence étrangère.

Telles sont les règles qui doivent présider à la constitution des Compagnies. Le rôle du Parlement est de veiller à leur application dans le projet de loi qui lui est soumis.

Ce qu'on peut retenir, dès l'abord, c'est que la Transatlantique doit s'équilibrer assez facilement, plus facilement que les Messageries dont les charges sont plus lourdes et la clientèle moins "payante".

Un examen particulier doit être réservé aux relations maritimes avec la Corse qui doivent être confiées à la Transatlantique, mais dont celle-ci se méfie à cause du déficit certain qu'elles entraînent.

.../...

- 3 -

M. DENVERS propose que le Président soit désigné comme rapporteur provisoire du projet de loi afin de poursuivre son étude préliminaire.

Il en est ainsi décidé, avec l'accord du Président.

°
° °

Questions diverses

LE PRESIDENT communique à ses collègues une lettre du Président du Comité Central des Pêches Maritimes, relative à l'importation et à l'exportation du poisson de mer, en soulignant, en particulier, l'intérêt de s'assurer un débouché commercial en Allemagne.

M. DENVERS fait remarquer qu'en fait, les importations de poisson sont quasi impossibles du fait des droits de douane (33 % environ) et de la difficulté de se procurer des devises.

Les exportations sont souhaitables, surtout celles du hareng en Allemagne, pays grand consommateur de ce poisson.

M. ROCHEREAU soutient ce point de vue et pense qu'il faudrait prendre contact avec la direction des Affaires Economiques au Ministère des Affaires Etrangères.

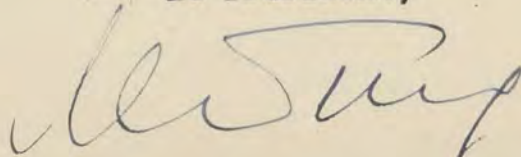
M. DENVERS accepte de se charger de suivre cette affaire.

M. LODEON suggère d'inviter M. René Fould, membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre Syndicale des constructeurs de navires, pour qu'il expose à la Commission la situation actuelle de cette industrie.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 heures.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. Abel-Durand, Président

Séance du mercredi 6 juillet 1949

La séance est ouverte à 9 heures 45.

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, JAUEN, KALENZAGA,
LAMARQUE, LASALARIE, LEONETTI, LODEON,
RAZAC, ROCHEREAU, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : M. DENVERS, Mme EBOUE, MM. de GOUYON, de
GRACIA, ROMANI.

Absents : M. BRUNET, Mlle DUMONT, MM. ESTEVE, FERRACCI,
GIACOMONI, JEZEQUEL, LEGER, PAUMELLE,
SATINEAU, SISBANE, TELLIER, TUCCI, ~~WALKER~~.

Ordre du jour

I - Audition de M. René FOULD, Président de la Chambre
syndicale des Constructions navales.

II - Questions diverses.

COMPTE-RENDUConstructions navales

M. ABEL-DURAND, Président, salue la présence de M. René Fould, membre de l'Académie de Marine, Président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires, et lui donne la parole.

M. FOULD rappelle, d'abord, que la construction navale en France vit sous un régime protectionniste.

C'est une industrie d'assemblage dont l'activité consiste essentiellement dans l'achat des diverses pièces qui constituent un bateau et dans le montage de celles-ci.

Dans le prix d'un bateau, il faut compter 60 % de fournitures, 25 à 30 % de main-d'oeuvre, le reste représente les frais généraux et le bénéfice éventuel.

Il est courant de dire que le coût de la construction française est supérieur aux prix étrangers, parfois de 50 %. Pourquoi ?

C'est que le prix des matières premières utilisées, fer et charbon notamment, est plus élevé en France qu'à l'étranger.

Il faut cependant que le bateau, qui doit exercer son activité dans un domaine international, soit vendu aux utilisateurs au cours international. D'où la nécessité d'une intervention de l'Etat.

Celle-ci s'est manifestée à plusieurs reprises depuis 50 ans.

Ce fut d'abord la loi de 1906 qui, jusqu'en 1918, accordait aux constructeurs des compensations douanières. Malgré des abus, elle avait donné des résultats importants et avait permis d'augmenter la flotte française d'un million de tonneaux environ, qui se sont révélés précieux au cours de la première guerre.

Après 1918, le Gouvernement changea de méthode ; au lieu d'accorder des primes, il donna aux constructeurs des allocations d'intérêts en faveur des emprunts lancés par eux.

- 3 -

Là encore, les résultats furent encourageants et la construction française put lutter contre la concurrence étrangère.

Aujourd'hui, il n'y a plus rien.

A la Libération, les chantiers navals étaient à peu près détruits et la flotte marchande à reconstituer.

On pouvait envisager alors un recours à l'Etat, remettre les chantiers en marche et les moderniser. Solution de facilité qui fut rejetée.

Les constructeurs préférèrent s'unir en un "Groupement de la Construction navale" qui, constitué avec un capital de 100 millions versés par eux, devait servir de garantie à des emprunts au Crédit National, 10 % des sommes à emprunter étant destinées à augmenter le capital du Groupement.

Malgré des résistances d'ordre politique, dont M. Fould cite un exemple précis, la réussite fut admirable : l'emprunt constitutif fut souscrit en totalité avec huit jours d'avance.

Ensuite, les sociétés ont pu, à leur tour, émettre des emprunts et, disposant d'un capital suffisant, les chantiers ont pu reprendre leurs travaux. Le premier lancement d'après guerre eut lieu à Saint-Nazaire, dès 1946.

La capacité de construction rejoint aujourd'hui celle de 1939 : 200.000 tonneaux par an. Elle atteindra 300.000 tonneaux en 1950.

Les ateliers ont été modernisés pour construire avec des éléments préfabriqués et pour construire par soudure. Cette méthode, qui a donné de bons résultats (Liberty ships), est toutefois si onéreuse qu'elle ne doit pas être généralisée.

M. FOULD examine ensuite l'état de la construction navale à l'étranger et fait ressortir que, partout, des subventions sont accordées par les Gouvernements.

Aux Etats-Unis, elles atteignent 50 % des frais de construction et même 100 % pour la construction d'un gros paquebot ultra-moderne qui sera livré à l'exploitant au prix international.

.../...

En Italie, la subvention est d'environ 33 %.

En Angleterre, elle est variable, occulte, mais constante.

Il est donc clair que le prix international n'est pas un prix réel.

En France, l'Etat a pris l'engagement de remplacer en nature les bateaux perdus pendant la guerre et il a fait un gros effort pour se procurer de nouvelles unités dès la Libération.

Les chantiers ont travaillé à plein depuis lors et la flotte est maintenant à peu près reconstituée (3.300.000 tonneaux).

Le chômage menace si de nouvelles commandes n'interviennent pas sans délai. Il risquerait d'entraîner la dispersion d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée dont l'effort, dans ces dernières années, est au-dessus de tout éloge.

Pour l'éviter, les remèdes existent.

D'abord, provoquer des commandes à l'étranger. C'est d'un intérêt évident car il n'est pas d'industrie susceptible de procurer autant de dollars à la France mais il faut que le Gouvernement agisse, qu'il prenne exemple sur d'autres pays.

Ainsi 250.000 tonneaux ont été commandés aux Italiens, 800.000 sont en instance.

Des négociations sont à poursuivre ou à entreprendre pour que les chantiers français reçoivent aussi des commandes.

Ainsi le chômage sera évité. Notre flotte sera portée à un niveau suffisant pour faire face à tous nos besoins et les 100 milliards que nous ont coûtés nos frêts maritimes en 1948 pourront être utilisés à des oeuvres essentiellement nationales.

LE PRESIDENT remercie M. Fould et l'assure que la Commission tirera profit de son exposé.

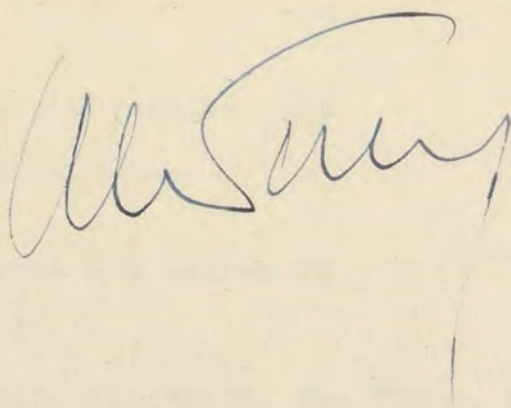
Port de Brest

Après le départ de M. Fould, la Commission reçoit M. Lombard, Président de la Chambre de Commerce de Brest, venu plaider la cause de son port dont la reconstruction est sans cesse retardée malgré les avantages que présente la rade.

La Commission décide d'intervenir auprès du Ministre des Travaux Publics pour que les travaux soient activés.

La séance est levée à 10 heures 35.

Le Président,

A large, stylized handwritten signature in blue ink, likely belonging to the President of the Commission mentioned in the text above.

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du mercredi 13 juillet 1949

La séance est ouverte à 9 heures 50

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. Lucien de GRACIA, LEGER, RAZAC, TELLIER,

Excusés : MM. DENVERS, LEONETTI, PAUMELLE, ROCHEREAU, ROMANI, SYMPHOR.

Absents : MM. BRUNET, Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE, FERRACCI, GIACOMONI, Jean de GOUYON, JAOUEN, JEZEQUEL, KALENZAGA, LAMARQUE, LASALARIE, LODEON, SATINEAU, SISBANE, TUCCI, VOURC'H.

ORDRE DU JOUR

- I - Nomination de représentants de la Commission à la sous-commission du commerce extérieur ;
- II - Communication de M. le Président sur la taxe de 1, 50% au marché du poisson.

.../...

- 2 -

III - Exposé de M. VOURE'H sur la situation de certains marins du commerce ayant servi dans la Résistance ;

IV - Questions diverses.

-----+-----

COMPTE-RENDU

Désignation des représentants de la Commission à la sous-Commission du Commerce Extérieur

La Commission désigne, tout d'abord, MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, de GRACIA et LEGER comme représentants à la sous-Commission du Commerce extérieur.

o

o o

Application de la taxe locale de 1,50% au marché du poisson

Le PRESIDENT donne lecture d'une lettre, dont il a reçu copie, adressée par la Fédération Nationale des Syndicats de Mareyeurs-expéditeurs au Président de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale. Cette lettre s'élève contre la taxe locale de 1,50% applicable à toutes les transactions commerciales et, en particulier, à l'activité des mareyeurs.

La Commission en prend acte et décide d'attendre le vote de la réforme fiscale avant d'intervenir auprès du Ministère des Finances

o

o o

Marins du commerce ayant servi dans la Résistance

En l'absence de M. VOURE'H, la Commission se déclare suffisamment informée sur la question et décide de déposer une proposition de loi tendant à régler la situation des marins du commerce ayant servi dans la Résistance.

.../...

- 3 -

Questions diverses

M. TELLIER expose dans quelles conditions ont été désarmés la plupart des bateaux de pêche du port de Boulogne.

Le conflit a pris naissance dans le refus opposé par les pouvoirs publics à une demande de réduction du prix du charbon utilisé par les chalutiers à vapeur.

Ceux-ci ont cessé toute activité en signe de protestation et, pour soutenir leur mouvement, les chalutiers à moteur ont, peu après, suivi leur exemple.

Cette grève/prive pratiquement de poisson le marché si important de Boulogne. Mais il semble qu'une solution doive intervenir à très brève échéance.

M. LEGER communique ensuite à ses collègues une lettre du Directeur du Collège technique du Havre relative au programme du concours pour l'obtention du brevet de chef mécanicien.

Selon ce fonctionnaire, des allègements du programme seraient souhaitables.

La Commission décide de transmettre la lettre au Ministre de la Marine Marchande.

Enfin, M. de GRACIA se fait l'écho de l'émotion provoquée dans les milieux de la pêche par le fait que certains pêcheurs réussiraient à se procurer de l'essence à un tarif inférieur, ce qui place leurs concurrents dans une situation difficile.

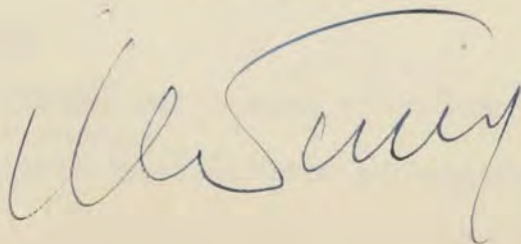
Des démarches seront faites au Ministère de la Marine Marchande pour vérifier le bien-fondé de ces assertions.

o

o o

La séance est levée à 10 heures 20.

Le Président,



PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHEES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du mercredi 20 juillet 1949

La séance est ouverte à 9 heures 45

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Jean de
GOUYON, Lucien de GRACIA, JAOUEN, LASALARIE,
LEGER, LODEON, RAZAC, SYMPHOR, TELLIER, VOURC'H.

Excusés : MME EBOUE, MM. KALENZAGA, LEONETTI, PAUMELLE,
ROCHEREAU, ROMANI.

Absents : M. BRUNET, Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE,
FERRACCI, GIACOMONI, JEZEQUEL, LAMARQUE, SATI-
NEAU, SISBANE, TUCCI.

ORDRE DU JOUR

- I - Communication de M. DENVERS sur l'état actuel du
marché du poisson en France.
- Comparaison avec certaines réalisations étrangères ;

.../...

- 2 -

II - Questions diverses.

COMPTE-RENDUMarché du poisson

M. DENVERS fait part à la Commission des conclusions auxquelles il vient d'aboutir après avoir comparé la situation du marché du poisson en France et dans plusieurs pays de l'Europe septentrionale.

Dans notre pays, l'équipement, en tonnage de notre flotte de pêche s'est reconstitué et les apports sont au moins égaux à ceux de l'avant-guerre, mais on constate une crise sur le marché qui se traduit par une mévente du poisson. Certains en déduisent qu'il y a surproduction, alors qu'en réalité une partie de la population est privée de cette denrée.

Au contraire, dans d'autres pays maritimes, l'Angleterre, par exemple, la Norvège, le Danemark, la Hollande et la Belgique, l'industrie de la pêche connaît un essor renouvelé et la consommation moyenne du poisson par tête d'habitant est de 3 à 4 fois supérieure à la moyenne française.

Il y a là une anomalie qui doit prendre fin. Malheureusement, il ne semble pas que nos professionnels de la pêche en soient conscients et l'on constate qu'au lieu d'orienter leurs efforts vers de nouvelles méthodes, ils se bornent à solliciter le secours de l'Etat.

Dans ces conditions, M. DENVERS suggère que la Commission délègue quelques uns de ses membres pour aller étudier, dans les pays sus-visés, les moyens de mieux exploiter la richesse nationale que constitue pour nous le poisson de mer.

La délégation pourrait utiliser pour ses déplacements le bateau de recherches océanographiques "Président Théodore Tissier" que le Directeur de l'Office Scientifique et technique des Pêches maritimes mettrait à sa disposition en septembre-octobre.

.../...

- 3 -

La Commission se rallie à ce point de vue et décide de demander au Conseil de la République les pouvoirs et crédits nécessaires.

Sont immédiatement désignés pour cette mission d'information : MM. DENVERS, qui la présidera, CLAIREAUX, RAZAC et VOURE'H.

o

o o

Taxe locale de 1,5 %

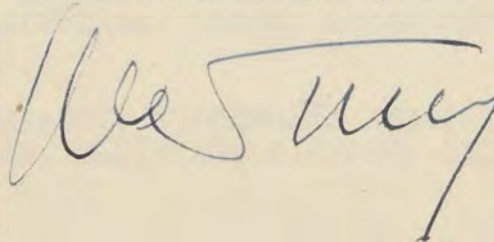
La Commission examine, une nouvelle fois, la question de l'application de la taxe locale de 1,5% aux transactions commerciales sur le poisson. Sans prendre position définitive et après intervention de MM. DENVERS et de GRACIA, elle décide de suivre de très près le débat qui s'engagera bientôt à ce sujet devant le Conseil de la République.

o

o o

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,



E.P.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

Vice
Présidence de M. LASALARIE, /président

Séance du mercredi 27 juillet 1949

La séance est ouverte à 14 heures 45

Présents : M. DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE,
Jean de GOUYON, Yves JAOUEN, LASALARIE, LEONETTI,
LODEON, RAZAC, ROMANI.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, BRUNET, CLAIREAUX, Mme EBOUE,
MM. de GRACIA, KALENZAGA, LEGER, ROCHEREAU,
SYMPHOR, VOURC'H.

Absents : ~~MM. ANGHILEY~~, FERRACCI, GIACOMONI, JEZEQUEL,
LAMARQUE, PAUMELLE, SATINEAU, SISBANE, TELLIER,
TUCCI.

ORDRE DU JOUR

- Echange de vues sur le projet de loi (N° 672, année 1949),
portant aménagement de la taxe locale additionnelle aux
taxes sur le chiffre d'affaires.

.../...

COMPTE-RENDUTaxe locale de 1,5%

Le PRESIDENT rappelle que la Commission a déjà délibéré, à plusieurs reprises, sur l'opportunité de l'application de la nouvelle taxe locale de 1,5% aux transactions commerciales sur le poisson.

Il faut y ajouter, aujourd'hui, le cas des constructions navales, un amendement de M. CRISTOFOL, député, ayant été voté par l'Assemblée Nationale au projet de loi (672-49), qui tendrait à soumettre cette industrie à la taxe.

La Commission des Finances du Conseil de la République a disjoint cette disposition.

Mlle Mireille DUMONT estime que c'est à tort. En effet, dit-elle, les sociétés de constructions navales peuvent supporter cette nouvelle charge. Si l'on invoque la nécessité de diminuer leur prix de revient, c'est par un aménagement des méthodes de travail qu'on y parviendra. Mais il faut considérer les besoins financiers des communes où se trouvent les chantiers, besoins qui seraient couverts en grande partie par cette nouvelle ressource.

M. JAOUEN soutient cette argumentation.

M. LEONETTI lui objecte la politique, suivie jusqu'à présent, de protection des constructions navales.

M. DENVERS propose, à titre de transaction, que la Commission dépose un amendement réduisant la taxe de 50% en faveur de la construction navale.

Il en est ainsi décidé.

La Commission aborde, alors, l'application de la taxe au marché du poisson.

Elle entend M. ^RTEIN, Directeur des Pêches maritimes au Ministère de la Marine Marchande, venu spécialement pour l'éclairer à ce sujet.

M. ^RTEIN déclare qu'il faut continuer à protéger les

- 3 -

fournitures d'engins de pêche dont le prix est déjà suffisamment élevé et aussi évité que l'application en cascade de la taxe au poisson ne fasse augmenter le prix de celui-ci au détriment du consommateur.

M. DENVERS rend compte des travaux de la Commission des Finances et de la Commission de l'Intérieur auxquels il a participé et donne lecture d'un amendement qu'il a préparé, qui tendrait à exonérer de la taxe les premières transactions auxquelles est soumis le poisson à son débarquement.

M. ⁸TEVIN intervient pour faire remarquer que l'amendement ainsi rédigé est insuffisant puisqu'il ne couvrirait pas tous les cas, selon que le "producteur" de poisson est ou non propriétaire du bateau.

M. DENVERS modifie alors son amendement dans le sens indiqué et la Commission décide de le soutenir.

La séance est levée à 15 heures 25.

Le Président,

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 23 novembre 1949

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures.

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Mme ÉBOUÉ, MM. ESTEVE,
FERRACCI, Yves JACUEN, JEZEQUEL, LODEON,
RAZAC, SISBANE, SYMPHOR, TELLIER, TUCCI,
VOURC'H.

Excusés : MM. CLAIREAUX, de GRACIA, LEGER, ROMANI.

Absents : M. BRUNET, Mlle Mireille DUMONT, MM. GIACOMONI,
de GOUYON, KALENZAGA, LAMARQUE, LASALARIE,
LEONETTI, PAUMELLE, ROCHEREAU,
SATINEAU.

-:-:-:-:-

.../...

- 3 -

Depuis la Libération, le Ministère des Travaux Publics et des Transports reprit la Marine Marchande jusqu'au 11 septembre 1948 et, de nouveau, un ministère autonome fut institué, le 12 septembre 1948, qui dura jusqu'au 27 octobre 1949.

La récente crise ministérielle a vu disparaître ce ministère et, pour la sixième fois, les services de la Marine Marchande ont été rattachés au Ministère des Travaux Publics avec un Sous-Secrétariat d'Etat.

Une telle instabilité provoquée uniquement par les nécessités politiques de l'heure comporte des inconvénients qui ont été maintes fois soulignés :

1°) - sur le plan administratif où ils sont heureusement tempérés par le maintien des hauts fonctionnaires placés à la tête des services;

2°) - sur le plan économique et politique surtout où le manque de continuité et de "degré" des responsabilités de la gestion du Département entraîne l'impossibilité de mettre sur pied et de réaliser un programme d'ensemble à longue échéance, destiné à placer notre Marine Marchande au rang qu'elle doit occuper pour jouer son rôle dans l'activité nationale.

LE PRESIDENT insiste sur les défauts des solutions qui viennent d'être adoptées et qui aboutissent à l'existence de trois "têtes" dont dépendent les services centraux:

- a - le Ministre des Travaux Publics, assisté d'un chef de cabinet spécial pour la Marine Marchande et d'un attaché;
- b - le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande assisté d'un Chef de Cabinet et de deux Conseillers techniques;
- c - le Secrétaire Général à la Marine Marchande.

Ainsi, refusant de faire face aux nombreuses démarches tendant au maintien du Ministère de la Marine Marchande, malgré l'indéniable réussite du Ministère sortant, le nouveau Président du Conseil a éparpillé les responsabilités et divisé l'autorité.

.../...

- 4 -

Il lui paraît que ces divers arguments pourraient être soumis au Président du Conseil, au nom de la Commission, pour que le Sous-Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande soit transformé au moins en Secrétariat d'Etat, ce qui donnerait à son titulaire une autorité accrue et lui permettrait de poursuivre plus aisément la tâche amorcée par son prédécesseur.

La Commission approuve ces conclusions et décide que la démarche sera faite.

o o
o

Aide aux familles des Marins victimes des tempêtes

M. DENVERS, auteur de la proposition de résolution (n° 782, année 1949) tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux familles des marins victimes des tempêtes qui ont sévi sur les côtes françaises durant les derniers jours du mois d'octobre 1949, retrace les différents sinistres qui ont endeuillé notre flotte de pêche et qui, de Dunkerque à La Rochelle ont coûté la vie à plusieurs dizaines de marins. Rappelant que des secours ont été donnés sur le plan local aux familles des plus nécessiteux, il souhaite que la Nation, elle-même, leur vienne en aide.

M. VOURE'H signale qu'en particulier dans son département, le Finistère, un comité s'est constitué pour recueillir des fonds de secours.

M. JAUEN approuve pleinement cette initiative mais il déclare que ses préférences iraient à une organisation permanente sur le plan national afin de soulager immédiatement et de façon égale toutes les victimes où qu'elles soient.

M. DENVERS se rallie très volontiers à cette suggestion qu'il inclura dans son rapport si la Commission le lui confie.

La Commission unanime approuve les conclusions de

.../...

- 5 -

M. Denvers, lui confie le rapport de sa proposition de résolution et décide d'en demander la discussion immédiate en séance publique.

° ° °

Mission d'enquête sur les pêches maritimes
en Mer du Nord

M. DENVERS ~~rend compte~~ à la Commission des résultats recueillis par la mission d'enquête sur les pêches maritimes qu'il a conduite dans divers pays étrangers riverains de la Mer du Nord : Belgique, Hollande, Danemark, Norvège et Grande-Bretagne.

Après avoir souligné la cordialité de l'accueil qu'a reçu partout la mission, M. Denvers insiste sur le retard qu'il a constaté, dans notre pays, dans l'équipement des ports de pêche, dans l'organisation, de la conservation et de la distribution du poisson et dans l'utilisation intégrale des produits de la pêche. Il paraît regrettable que les professionnels français n'aient pas encore cru devoir tirer parti d'expériences qu'ils n'ignorent pourtant pas et qui ont permis à leurs confrères étrangers de pousser à une consommation accrue du poisson, vendu à des cours inférieurs aux cours français pour la plus grande satisfaction des pêcheurs et des consommateurs.

La conclusion de la mission d'enquête est que ces professionnels devraient faire un effort supplémentaire pour une recherche de l'abaissement des prix de revient, d'une part en assurant une meilleure distribution de leurs produits et, d'autre part, en récupérant tout ce qui est impropre à la consommation humaine pour en faire soit de l'huile, soit des farines utilisables comme engrais ou comme nourriture pour les animaux.

LE PRESIDENT remercie M. Denvers et les collègues qui l'ont accompagné au cours de ce long voyage et souhaite, à son tour, que la pêche française sorte de son marasme en s'aidant elle-même plutôt qu'en se contentant de suivre ses routines et de faire appel au Gouvernement chaque fois que sa situation est défavorable.

° ° °

.../...

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

- 6 -

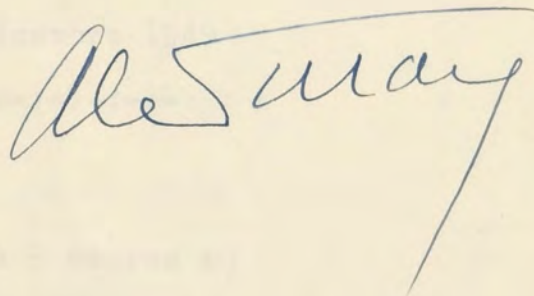
Pêche de la sardine sur les côtes Marocaines

M. VOURC'H a saisi la Commission des doléances qui lui sont parvenues des pêcheurs bretons au sujet des difficultés rencontrées pour aller pêcher la sardine sur les côtes marocaines. Les autorités chérifiennes s'opposeraient à leur activité et, notamment, à ce qu'ils débarquent les produits de leurs pêches dans les ports marocains.

La Commission décide que des explications seront demandées par lettre au sous-secrétariat d'état à la Marine Marchande.

La séance est levée à 11 heures 15.

Le Président,



LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE...

— : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — :

— • — • — • — • — • — • — • — • — • — • — • — • —

— : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — : —

— ② — ③ — ④ — ⑤ — ⑥ — ⑦ — ⑧ — ⑨ — ⑩ —

.....

- 3 -

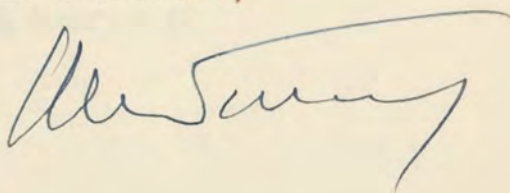
tenter une démarche auprès du Gouvernement en ce qui concerne les incidences sur l'industrie française de la pêche des projets de l'Office Economique de Coopération Européenne. Ceux-ci, s'ils se réalisaient, permettraient l'entrée sur notre territoire d'importantes quantités de poisson qui, sur notre marché intérieur, feraient une dangereuse concurrence aux produits français, leurs prix de revient étant très sensiblement moindres.

Il s'agirait, notamment, d'apports venant de Norvège, du Danemark et d'Islande. Dans ces pays, la pêche est fortement industrialisée, les charges sociales sont moins élevées qu'en France et l'organisation du travail plus souple, ce qui met les pêcheurs français en état d'infériorité, s'ils ne sont plus protégés par des droits de douane.

M. DENVERS a été, de son côté, alerté à ce sujet par les pêcheurs du nord et il fait part de son intention de poser une question orale au Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande avec lequel il a d'ailleurs eu déjà un entretien récemment et qui l'a assuré de toute la bienveillante attention du Gouvernement.

La séance est levée à 10 heures 5.

Le Président,



20.12.49. Mar.

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- Examen du projet de loi (n° 877, année 1949) concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer et la ratification de la convention du 10 juin 1948. - Nomination d'un rapporteur.
- Nomination d'un rapporteur du projet de loi (n° 875, année 1949) portant modifications à l'article 111 et aux articles 113 à 117 du code du travail maritime.
- Nomination d'un rapporteur pour avis du projet de loi (n° 8444 A.N.) concernant les conventions collectives.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDUSauvegarde de la vie humaine en mer -

M. ABEL-DURAND, président, expose les grandes lignes du projet de loi (n° 877, année 1949), adopté par l'Assemblée Nationale, qui tend à autoriser le Président de la République à dénoncer la Convention internationale du 31 mai 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et à ratifier la Convention du 10 juin 1948 se substituant à la précédente.

La nouvelle convention est issue des travaux d'une conférence internationale qui s'est tenue à Londres du 23 avril au 18 juin 1948. Reprenant les grands principes de la Convention primitive, qui datait de 1929, elle en précise l'application et, d'autre part, tient compte des perfectionnements techniques intervenus depuis lors pour améliorer la protection des navigateurs.

Signée par les délégués plénipotentiaires de 27 Etats, la Convention doit entrer en vigueur à partir du 1er janvier 1951,

.../...

20.12.49. Mar.

- 3 -

à condition que, douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun une flotte d'un tonnage global d'au moins un million de tonneaux aient été déposées auprès du Gouvernement du Royaume Uni ou de l'Organisation consultative intergouvernementale, dès que celle-ci assumera les fonctions qui lui sont dévolues en la matière.

Il y a donc urgence pour le Gouvernement français, qui a pris une part très active à l'élaboration de la Convention, à obtenir sa ratification, afin de la voir entrer en vigueur à la date prévue.

La Commission, unanime, se déclare favorable au vote de la loi, dont le rapport est confié à M. Vourc'h.

° °

°

Apprentissage maritime -

La Commission désigne M. Denvers comme rapporteur du projet de loi (n° 875, année 1949), portant modifications à l'article 111 et aux articles 113 à 117 du Code du travail maritime, relatifs aux conditions d'apprentissage à bord des navires de commerce et de pêche.

° °

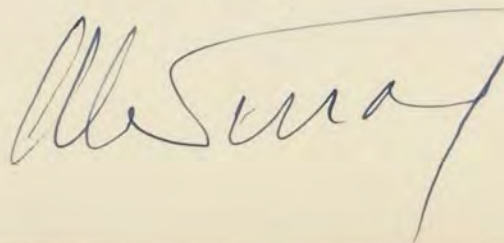
°

Conventions Collectives -

La Commission désigne son président comme rapporteur pour avis du projet de loi (n° 8444 A.N.) concernant les conventions collectives.

La séance est levée à 19 heures 15.

Le Président,



J. L
CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE et des PECHES

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$ $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4} = \frac{1}{8}$ $\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} = \frac{1}{16}$ $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8} = \frac{1}{16}$ $\frac{1}{4} \times \frac{1}{8} = \frac{1}{32}$

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président.

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

Séance du Mercredi 28 décembre 1949.

[illegible]

La séance est ouverte à 9 heures 45.

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE, Yves
JACUEN, LEGER, PAUMELLE, RAZAC, SYMPHOR.

Excusés : Mme EBOUE, MM.FERRACCI, de GRACIA, LASALARIE, ROMANI,
TUCCI, VOURC'H.

Absents : MM. Louis BRUNET, Melle Mireille DUMONT, MM. GIACOMONI, Jean de GOUYON, Lucien de GRACIA, JEZEQUEL, KALENZAGA, Albert LAMARQUE, LEONETTI, LODEON, ROCHEREAU, SATINEAU, Cherif SISBANE, Gabriel TELLIER.

.....

ORDRE du JOUR

- I - Discussion du rapport supplémentaire de M. RAZAC sur le projet de loi (n° 885, année 1949) modifiant l'article 121 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail maritime.
- II - Discussion du rapport de M. DENVERS sur le projet de loi (n° 875, année 1949) portant modification à l'article 111 et aux articles 113 à 117 du Code du Travail maritime.
- III- Questions diverses.

--:--:--:--:--:--:--

COMPTE - RENDUCode du Travail maritime (article 121)

La Commission adopte le rapport supplémentaire de M. RAZAC sur le projet de loi (n° 885, année 1949) modifiant l'article 121 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail maritime. Ces nouvelles conclusions tendant à aligner, de façon définitive, le taux de compétence du juge de paix, en matière maritime, sur le taux de compétences de droit commun, de façon à éviter le vote de dispositions légales nouvelles à chaque dévaluation de monnaie.

Apprentissage maritime

La Commission accorde, sur sa demande, un délai supplémentaire à M. DENVERS pour présenter son rapport sur le projet de loi (n° 875, année 1949) portant modifications à l'article 111 et aux articles 113 à 117 du Code du Travail maritime.

Questions diverses

Le PRESIDENT communique à la Commission la note suivante qu'il a reçue du secrétaire général à la Marine Marchande :

/.....

- 3 -

N O T E

sur l'utilisation des crédits de
reconstruction de la Flotte de
Commerce

" Pour 1949, la Marine Marchande avait obtenu des crédits d'engagement s'élevant à 70.523 millions, dont 35.523 pour revalorisation des opérations en cours fin 1948 et 35.000 millions pour opérations nouvelles. En crédits de paiements il lui était accordé 42.400 millions dont 39.715 pour les opérations en cours et 2.685 pour les opérations nouvelles.

Pour l'année 1950 les crédits qui figurent sur le projet de loi d'investissement pour les opérations de reconstitution de la flotte sont de 32.466 millions d'engagements (dont 7.466 pour revalorisations et 25.000 pour opérations nouvelles) et 39.000 millions de crédits de paiements.

Les crédits de revalorisation ci-dessus sont dûs à des réajustements de prix qui n'ont pu aboutir avec les chantiers que lorsque la stabilité des prix industriels a été à peu près réalisée. Il faut rappeler qu'ils s'appliquent à un volume d'engagement de l'ordre de 200 milliards et représentent donc 3,7% de différence par rapport aux prévisions antérieures, ce qui est une marge d'appréciation tout à fait raisonnable, compte tenu de la complexité des opérations engagées.

Les crédits de paiement doivent être, en principe, réservés uniquement pour les opérations en cours dont le volume réel prévu est en réalité de 43 milliards.

Il manque donc, pour assurer un déroulement normal des opérations, d'une part quatre milliards pour compléter les paiements des opérations en cours, d'autre part les sommes nécessaires en 1950 pour les opérations qui seront engagées cette année là, soit environ quatre milliards.

Il a été convenu que l'absence de ces 8 milliards serait notamment compensée de la façon suivante :

1°- par versements anticipés de soultes dont les armateurs sont redevables,

/.....

Mar. 28.12.1949

- 4 -

2°- par des dispositions qui seront prises par les chantiers de façon que les commandes nouvelles ne comportent aucun paiement en 1950, les chantiers faisant leur affaire d'alimenter leur trésorerie sur leur crédit propre.

o o o

Au cours des discussions précédant le dépôt du projet de loi, la Marine Marchande a été conduite à justifier de l'utilisation correcte des crédits qui lui avaient été accordés pour la reconstruction de la flotte.

La situation se présente comme suit :

1°- La pratique constante de la Marine Marchande a été de prélever sur les crédits destinés aux commandes nouvelles les sommes nécessaires à la couverture des excédents du prix des opérations en cours lorsque ces excédents étaient dus à d'autres causes que la hausse proprement dite du coût de la construction navale, cette hausse étant elle-même couverte par les crédits de revalorisation votés par le Parlement. C'est ainsi qu'en 1948 le volume des commandes nouvelles a été limité à 82.000 tonneaux au lieu de 180.000 prévus. Pour la même raison, les opérations nouvelles ont été limitées, en 1949, à 21 milliards au lieu de 35 initialement prévus. La Marine Marchande est ainsi fondée à affirmer n'avoir pas engagé plus d'opérations qu'elle ne pouvait en faire, en fonction des crédits qui lui étaient accordés.

2°- en ce qui concerne les crédits de paiement demandés annuellement, il ne faut pas oublier qu'il est impossible de les déterminer avec exactitude, parce qu'ils sont fonction, principalement, de la cadence de la production.

En 1949, la construction navale a retrouvé un rythme favorable, par la régularité et la réduction des délais de livraison de ses matières et il en est résulté, par rapport aux prévisions faites dans le 2ème trimestre 1948, une accélération des réalisations qui s'est traduite par un accroissement du chiffre d'affaires d'environ 2 milliards (sur 42,4), soit moins de 5%. Autrement dit, les chantiers ont gagné, en moyenne, un peu plus de deux semaines sur les prévisions qui avaient dû être faites en 1948.

/.....

- 5 -

3°- Enfin, la Marine Marchande a eu l'occasion d'expliquer l'origine des différences qui existent entre les demandes de crédit présentées cette année pour 1950 et les prévisions de crédit qui avaient été faites en 1948 pour cette même année 1950.

Cette différence provient, d'une part, de l'approximation inévitable que présentent de telles opérations, d'autre part, du fait que les crédits d'engagement ont été, comme il est dit plus haut, affectés, en priorité, aux constructions en cours dont l'achèvement ne devait pas être retardé; il en est résulté que les crédits de paiement correspondants se sont trouvés concentrés sur les exercices proches

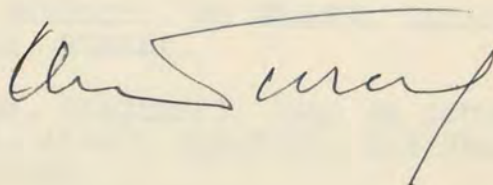
o o o

Le programme présenté par le Gouvernement est à la limite des solutions permettant d'éviter une grave crise de chômage dans les chantiers (sans écarter cependant des difficultés particulières mais limitées); une réduction du programme au-dessous des valeurs prévues aurait les conséquences les plus graves sur le plan social, comme sur le plan économique et monétaire. *

La Commission se déclare d'accord sur les conclusions de cette note et décide de suivre, de très près, l'évolution du problème des constructions navales.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Président.



ml

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE _____

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

Séance du vendredi 30 décembre 1949

La séance est ouverte à 14 heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Mme EBOUE, MM. E STEVE, Yves
JACUEN, LEONETTI, LODEON, RAZAC, ROCHEREAU,
SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : MM. BRUNET, CLAIREAUX, FERRACCI, de GRACIA, LASALA-
RIE, LEGER, PAUMELLE, ROMANI.

Absents : Mlle Mireille DUMONT, MM. GIACOMONI, Jean de GOUYON,
JEZEQUEL, KALENZAGA, Albert LAMARQUE, SATINEAU,
SISBANE, TELLIER, TUCCI.

Mar. 30.12.49.

- 2 -

Ordre du Jour

- Examen du projet de loi (A.N. n° 8734 - lettre rectificative A.N. n° 8835) relatif à la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires (en ce qui concerne les pêches maritimes et la reconstruction de la flotte de commerce).

Compte - rendu

Taxe locale (Pêches maritimes et reconstruction de la flotte de commerce)

M. DENVERS appelle l'attention de ses collègues sur les répercussions fâcheuses que pourraient avoir sur les constructions navales et sur les pêches maritimes les dispositions du projet de loi relatif à la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires.

M. ROCHEREAU appuie la position prise par M. Denvers, tout au moins en ce qui concerne les constructions navales. Il fait état de renseignements qui lui sont parvenus, prouvant la situation défavorisée de cette industrie, par rapport à ses concurrentes étrangères et demande si l'Etat, au lieu de l'accabler sous des charges nouvelles ne serait pas mieux inspiré en l'exonérant et même en lui accordant des facilités supplémentaires.

Ce faisant, la France ne ferait que suivre l'exemple des autres pays maritimes qui comprennent mieux l'importance des constructions navales et dont les Gouvernements n'hésitent pas à consentir des sacrifices financiers profitables à leur économie, car l'existence d'une flotte de commerce nombreuse et jeune est toujours d'un rapport certain.

/...

- 3 -

Il est à regretter que nos difficultés financières nous fassent perdre de vue ces vérités élémentaires. Pourtant le problème est urgent ; faute de commandes, les chantiers français de constructions navales voient déjà poindre à l'horizon la menace du chômage qui affectera des milliers de travailleurs spécialisés dont le réemploi sera difficile.

LE PRESIDENT rappelle les informations qu'il a reçues récemment, à ce sujet, et dont la Commission a pris connaissance au cours de sa dernière séance ; c'est un véritable cri d'alarme qui a été lancé par les responsables des constructions navales et tout doit être tenté pour qu'il ne l'ait pas été en vain.

M. DENVERS aborde, ensuite, la question des mareyeurs dont les affaires sont devenues plus difficiles par suite de la mévente du poisson. Il ne paraît pas opportun dans ces conditions de les soumettre à la taxe locale. Pour les exonérer, au moins partiellement, on pourrait les assimiler aux grossistes de produits agricoles, les professions étant, d'ailleurs, comparables.

D'autre part, il ne faut pas oublier que dans de nombreux ports, les mareyeurs sont déjà soumis à une taxe locale dite, taxe de péage, dont le montant est destiné à couvrir les frais d'entretien ou d'amélioration des installations portuaires.

M. JAUEN déclare ne pas pouvoir se rallier entièrement à la thèse de M. Denvers en faisant remarquer la perte que subiraient les collectivités locales si on devait multiplier les exonérations.

En conclusion, la Commission décide de soutenir les amendements qui seront déposés par M. Denvers, tendant à exonérer, au moins partiellement, du paiement de la taxe locale les constructions navales et le mareyage.

La séance est levée à 15 heures 05.

Le Président,

