

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ



PARIS, LE _____

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

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

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 18 janvier 1950

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 17 heures 15.

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Mme EBOUE,
MM. ESTEVE, GIACOMONI, de GOUYON, de GRACIA,
Yves JAUEN, JEZEQUEL, KALENZAGA, LAMARQUE,
LASALA RIE, LE DIGABEL, LEGER, LEONETTI,
PAUMELLE, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, SISBANE,
SYMPHOR, VOURC'H.

Suppléants : MM. COLONNA (de M. BRUNET), MASSON (de M. FERRACI).

Absents : Mlle Mireille DUMONT, M. MOSTEFAI, SATINEAU, TELLIER,
TUCCI.

-:-:-:-:-

.../...

M. & P. 18.I.50.

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- Constitution du Bureau.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

La Commission se réunit sous la présidence de M. ABEL-DURAND, Président d'âge, assisté de M. RAZAC, Secrétaire d'âge.

LE PRESIDENT invite ses collègues candidats à l'un des postes du Bureau à se faire connaître.

Sur la proposition de plusieurs commissaires, il est procédé à la reconduction pure et simple du Bureau, à l'unanimité des membres présents.

Le Bureau demeure donc ainsi composé :

MM. ABEL-DURAND	Président,
LASALARIE.....	1er Vice-Président,
LEGER.....	2ème Vice-Président,
JEZEQUEL.....	1er Secrétaire,
SYMPHOR.....	2ème Secrétaire.

Avant de lever la séance, le Président, M. ABEL-DURAND, remercie ses collègues de la confiance qu'ils ont bien voulu lui témoigner ainsi qu'aux autres membres du Bureau, en les confirmant dans leurs fonctions respectives.

La séance est levée à 17 heures 30.

Le Président,

OG.

**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 mardi 24 janvier 1950

La séance est ouverte à 9 h. 40

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, JEZEQUEL,
LEGER, ROMANI, SISBANE (Chérif), SYMPHOR.

Excusés : Mme EBOUE, MM. KALENZAGA, LASALARIE, LEONETTI,
RAZAC, VOURC'H.

Absents : M. BRUNET (Louis), Mlle DUMONT (Mireille), MM. ES-
TEVE, FERRACCI, GIACOMONI, GUYON (Jean de),
GRACIA (Lucien de), JACUEN (Yves), LAMARQUE
(Albert), Le DIGABEL, MOSTEFAI 'El-Hadi), PAU-
MELLE, ROCHEREAU, SATINEAU, TELLIER (Gabriel),
TUCCI.

ORDRE du JOUR

- Examen pour avis du projet de loi (n° 3, année 1950) relatif
aux conventions collectives et aux procédures de règlement
des conflits collectifs du travail.
- Questions diverses.

../

Mar. 24.1.50.

- 2 -

COMPTE-RENDUConventions collectives

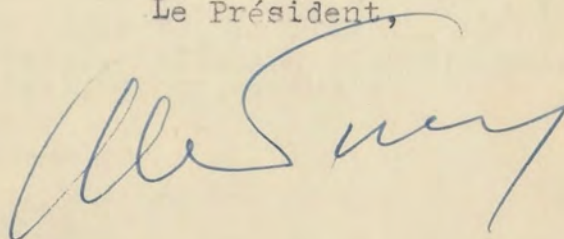
M. ABEL-DURAND, président, a fait un bref exposé sur le projet de loi (n° 3, année 1950) relatif aux conventions collectives dont elle est saisie pour avis.

Il a particulièrement insisté sur les dispositions intéressant les travailleurs de la mer et notamment sur l'article 31 d du Code du Travail qui doit prescrire le dépôt des conventions applicables aux gens de mer au bureau de l'Inscription maritime et à l'article 20 du projet de loi dans lequel il estime que l'expression "salariés de la pêche maritime" ne doit pas être employée mais remplacée par celle, plus générale, de "personnel navigant" pour éviter des ambiguïtés et des confusions, sources de conflits possibles.

La Commission approuve ces remarques et confie à son Président le soin de défendre le point de vue des travailleurs de la mer en séance publique.

La séance est levée à 9 heures 50.

Le Président,



OG.

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 15 février 1950

La séance est ouverte à 9 h. 40

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE, JEZE-
QUEL, RAZAC, ROCHEREAU, SYMPHOR.

Excusés : Mme EBOUE, MM. de GRACIA, LASALARIE, LEGER, PAUMELLE,
ROMANI.

Absents : M. BRUNET (Louis), Mlle DUMONT (Mireille), MM. GIA-
COMONI, GUYON (Jean de), JACUEN (Yves), KALEN-
ZAGA, LAMARQUE (Albert), Le DIGABEL, LEONETTI,
MOSTEFAI (El-Hadi), SATINEAU, SISBANE (Chérif),
TELLIER (Gabriel), TUCCI, VOUREH.

ORDRE du JOUR

- Discussion du rapport de M. DENVERS sur le projet de loi (n° 875, année 1949) portant modification *de* l'article 111 et aux articles 113 et 117 du Code du Travail maritime.
- Communication du Président sur la visite du port de Marseille et annexes.
- Questions diverses.

Mar. 15.2.50.

- 2 -

COMPTE-RENDUVisite du port de Marseille

M. ABEL-DURAND, président, fait part à la Commission des impressions de la délégation qui a visité les 9 et 10 février le port de Marseille et ses annexes.

Dans le port même, de grands travaux sont en cours, qui aboutiront, d'une part, à effacer les traces des destructions opérées pendant la guerre et, d'autre part, à augmenter les capacités de trafic en modifiant la structure du bassin de la Joliette et en créant de nouveaux bassins à Mourepiane.

A proximité de Marseille, juste à l'entrée de l'étang de Berre, les installations de Lavera, en bonne voie d'exécution, en feront le plus grand port pétrolier d'Europe, capable de raffiner plus d'essence que n'en consomme la France.

Une visite des chantiers de constructions navales de la Ciotat était inscrite au programme mais de violents incidents ayant éclaté dès l'arrivée de la délégation, celle-ci dut renoncer à son projet.

M. DENVERS, soutenu par toute la Commission, proteste énergiquement contre l'attitude d'une minorité d'ouvriers qui est à l'origine de ces manifestations hostiles et qui a empêché les parlementaires d'apporter leur concours aux travailleurs menacés de chômage.

Code du Travail maritime

M. DENVERS donne lecture du rapport qu'il a préparé, au nom de la Commission, 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.

Ce texte fixe les conditions dans lesquelles mousses et novices doivent être embarqués sur les navires de commerce et de pêche.

Mais les progrès réalisés en matière d'installations motrices sur les navires, l'organisation du service de l'apprentissage maritime, les modifications d'âge minimum de l'embarquement des mineurs, rendent indispensable une adaptation des textes législatifs concernant l'embauchage et l'activité des jeunes gens à bord des navires de mer.

../

- 3 -

Plusieurs problèmes se posent ainsi, que le Gouvernement s'est efforcé de résoudre :

1°) élargir les possibilités d'embarquement des mousses et novices en leur permettant l'accès au compartiment des machines et en service général ;

2°) assurer le recrutement d'un personnel navigant aussi qualifié que possible, qui sache répondre aux besoins de toutes les spécialités ;

3°) ouvrir des débouchés normaux aux jeunes gens ayant reçu une formation professionnelle dans les Ecoles d'apprentissage maritime ;

4°) déterminer les conditions de travail auxquelles mousses et novices doivent être soumis, dans l'intérêt de leur santé ;

5°) ne pas imposer, cependant, à l'armement français des charges excessives en rendant obligatoire l'embarquement à bord des navires de commerce et de pêche, d'un nombre trop élevé de jeunes gens qui, en raison de leur âge, sont, dans l'immédiat, d'un rendement inférieur à celui de marins adultes qualifiés.

M. DENVERS propose à la Commission de donner un avis favorable à l'ensemble des dispositions du projet de loi, sous le bénéfice de quelques observations visant certains points de détail.

C'est ainsi qu'à l'article 114, il lui paraît nécessaire de ne pas interdire formellement aux novices de ne pas dépasser 8 heures de travail par jour.

M. ROCHEREAU exprime son souci de ne pas voir l'armement français supporter de nouvelles charges qui le défavoriseraient par rapport à l'armement étranger.

M. DENVERS lui répond que les nouvelles dispositions n'apportent aucune charge nouvelle.

Passant à l'article 115, il propose que l'interdiction d'embarquer des mousses de moins de 12 ans ^{soit en principe} ~~sur~~ ^{sur deux} bateaux armant pour la grande pêche.

Au sujet de l'article 116, il se déclare insuffisamment informé pour apprécier convenablement les conditions d'engagement des mousses et des novices et il émet le vœu que la Commis-

..//

Mar. 15.2.50.

101

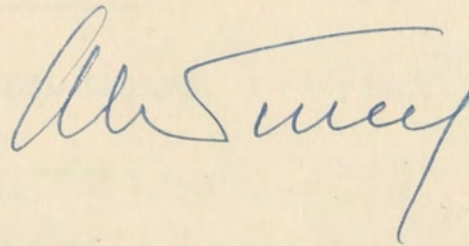
- 4 -

sion demande une prolongation du délai imparti au Conseil de la République pour voter le projet de loi.

La Commission, approuvant toutes les conclusions de son rapporteur, décide de demander que le délai soit prolongé du 21 février au 2 mars.

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,

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

J.L

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 mardi 28 Février 1950.

La séance est ouverte à 18 heures 05.

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Jean de GOUYON, PAUMELLE.

Excusés : MM. de GRACIA, JEZEQUEL, KALENZAGA, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, SYMPHOR, TUCCI, VOURC'H.

Absents : MM. Louis BRUNET, CLAIREAUX, Mlle Mireille DUMONT, Mme EBOUE, MM. ESTEVE, FERRACCI, GIACOMONI, Yves JAOUEN, Albert LAMARQUE, LESALARIE, Le DIGABEL, LEGER, LEONETTI, El-Hadi MOSTEFAI, SATINEAU, Cherif SISBANE, Gabriel TELLIER.

.../.....

Mar. 28.2.1950

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- I - Examen du projet de loi (n° 9271 A.N.), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, tendant à compléter la loi n° 48-340 du 28 février 1948 sur l'organisation de la Marine marchande et prorogeant certaines de ses dispositions.- Nomination d'un rapporteur.
- II - Communication de M. de GRACIA sur le statut fiscal des ostréiculteurs et mareyeurs.
- III - Questions diverses.

COMPTE-RENDUOrganisation de la Marine marchande.

M. ABEL-DURAND, Président, indique l'objet du projet de loi soumis au Conseil de la République : il s'agit de proroger jusqu'au 15 avril 1950 les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la Marine marchande, dispositions qui n'étaient applicables que pour une période de deux ans.

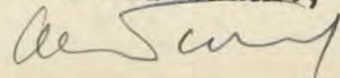
Le projet de loi primitif prévoyait une plus longue prorogation, mais il fut déposé trop tard pour que l'ensemble de la question puisse être discuté par le Parlement de façon complète. D'autre part, l'échéance du 28 février 1950 mettait le Parlement dans l'obligation de se prononcer sans délai; c'est pourquoi le Conseil de la République doit donner son avis d'urgence sur le texte qui lui est transmis par l'Assemblée Nationale et qui limite la prorogation à la date du 15 avril 1950. D'ici là, une décision définitive devra intervenir.

L'article 10 de la loi du 28 février 1948 prévoyait le maintien d'un contrôle de l'Etat sur les transports maritimes, contrôle encore nécessité par des obligations nationales; mais le maintien de ce régime soulève des obligations, notamment de la part des territoires d'Outre-Mer qui voient dans le rétablissement de la libre concurrence une possibilité d'abaissement des frêts.

La Commission décide de donner un avis favorable à ce projet et charge M. DENVERS de le rapporter.

La séance est levée à 18 heures 20.

Le Président;



ML

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. LEGER, Vice-Président.

Séance du jeudi 9 mars 1950

La séance est ouverte à 17 h. 40

Présents : M. DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. Jean de
GOUYON, Lucien de GRACIA, KALENZAGA, LEGER,
PAUMELLE, ROMANI.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. ESTEVE,
JEZEQUEL, LASALARIE, LASSALLE-SERE, LEONETTI,
RAZAC, ROCHEREAU, VOURC'H.

Absents : MM. BRUNET, FERRACCI, Yves JACUEN, LAMARQUE, LE
DIGABEL, MOSTEFAL, SATINEAU, SISBANE, SYMPHOR,
TELLIER, TUCCI.

- 2 -

Ordre du Jour

=====

- Examen d'une demande de renvoi pour avis à la Commission du projet de loi (n° 150, année 1950) relatif à certaines atteintes à la sûreté extérieure de l'Etat.

Compte-rendu

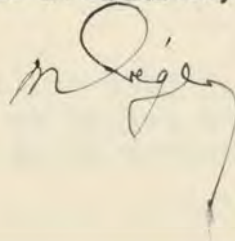
La Commission se réunit à la requête de Mlle Mireille DUMONT pour se prononcer sur l'éventualité d'une demande de renvoi pour avis à la Commission du projet de loi (n° 150 année 1950) relatif à certaines atteintes à la sûreté extérieure de l'Etat.

LE PRESIDENT donne la parole à Mlle DUMONT qui expose les motifs de sa demande. Selon elle, le texte proposé par le Gouvernement a été provoqué par le mouvement populaire contre la guerre. Les mesures qu'il prévoit intéressaient directement les marins du commerce et les dockers. Elle pense donc que la Commission de la Marine devrait se saisir pour avis de ce projet de loi.

Sa proposition, mise aux voix, est repoussée par 7 voix contre 1.

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 vendredi 31 mars 1950

La séance est ouverte à 18 heures 40

- Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, FERRACCI, LASSALLE-SERE, LE DIGABEL, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI.
- Excusés : M. Louis BRUNET, Mme EBOUE, MM. ESTEVE, Jean de GUYON, Lucien de GRACIA, KALENZAGA, LASALARIE, LEGER, PAUMELLE, VOURE'H.
- Absents : Mlle Mireille DUMONT, MM. Yves JACUEN, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LEONETTI, El Hadi MOSTEFAÏ, SATINEAU, Chérif SISBANE, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, TUCCI.

ORDRE DU JOUR

I - Examen du projet de loi (n° 9560 A.N.) tendant à proroger certaines dispositions de la loi n° 48-340 du 28 février 1948 sur l'organisation de la marine marchande.-
Nomination d'un rapporteur.

.../...

- 2 -

II - Communication de M. Denvers sur le projet de loi n° 8581 A.N. relatif aux dépenses d'investissement.

III - Questions diverses.

COMPTE RENDU

Organisation provisoire des transports maritimes

M. ABEL-DURAND, président, ouvre la discussion du projet de loi (n° 220, année 1950), adopté par l'Assemblée Nationale, portant organisation provisoire des transports maritimes.

Il rappelle que ce texte a été déposé par le Gouvernement à la suite de la prorogation pour une durée limitée (jusqu'au 15 avril) des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande.

Il s'agit de donner au Gouvernement la possibilité de faire assurer, par les armateurs de nationalité française, les transports présentant un intérêt national.

Dans ce but, le projet de loi prévoit que, jusqu'au 15 avril 1951, les opérations d'affrètement, par qui que ce soit, des navires de plus de 500 tonnes de port en lourd s'ils sont de pavillon français, de tout tonnage s'ils sont de pavillon étranger, seront soumises à l'approbation du Ministre chargé de la Marine Marchande.

L'article 2 rend les infractions passibles des sanctions prévues à l'article 11 de la loi du 28 février 1948, tandis que l'article 3 soumet les autorisations d'affrètement délivrées par le Ministre chargé de la Marine Marchande à la consultation préalable du Ministre des Finances et des Affaires Economiques et du Ministre de la France d'Outre-Mer, ainsi que des représentants des professionnels intéressés.

Le Président estime que le nouveau projet de loi doit donner satisfaction à tous les usagers.

M. ROMANI observe que les tarifs de frêts français sont toujours plus élevés que les tarifs étrangers.

LE PRESIDENT répond qu'il faut tenir compte de tous les éléments pour se risquer à de telles comparaisons. En

.../...

- 3 -

particulier, il ne faut jamais perdre de vue les subventions accordées sous diverses formes par les Gouvernements étrangers à leurs armements nationaux, ce qui permet d'abaisser les tarifs de fret.

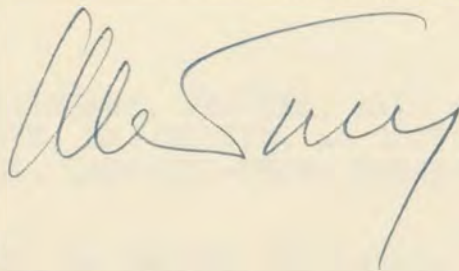
M. ROCHEREAU cite, à l'appui, quelques exemples de véritable dumping pratiqués par certaines marines pour s'assurer le marché.

M. RAZAC, au nom des élus d'outre-mer, regrette que la Commission n'ait pas eu le loisir d'étudier les causes réelles des tarifs excessifs pratiqués par les compagnies françaises pour le transport des denrées coloniales.

La Commission, après cet échange de vues, désigne son Président comme rapporteur du projet de loi en le priant de déposer des conclusions favorables.

La séance est levée à 19 heures.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Alb. Sany', is written over the printed text 'Le Président,'.

AL

**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 3 mai 1950

La séance est ouverte à 9 heures 40.

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, Mme EBOUE, MM. ESTEVE, de GOUYON, JACUEN, JEZEQUEL, LASSALLE-SERE, LEONETTI, SYMPHOR.

Excusés : MM. BRUNET, FERRACCI, de GRACIA, KALENZAGA, LASA-LARIE, LE DIGABEL, LEGER, PAUMELLE, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, TELLIER, TUCCI, VOURC'H.

Absents : MM. GIACOMONI, LAMARQUE, MOSTEFAI, SATINEAU, SISBANE,

ORDRE DU JOUR

- I - Examen, en ce qui concerne la marine marchande, du projet de loi (n° 214, année 1950) relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1950 (réparation des dommages de guerre).
- II - Questions diverses.

COMPTE RENDU
-----Développement des dépenses d'investissement.

La Commission examine tout d'abord le projet de loi (n° 214, année 1950) relatif au développement des dépenses d'investissement, en ce qui concerne la marine marchande.

M. ABEL-DURAND, président, expose les raisons qui ont amené la Commission des Finances à opérer une réduction indicative de 1 million sur la proposition de M. Pellenc. Il souligne que les crédits demandés sont des crédits de reconstruction et qu'il est impossible de réduire ces crédits qui résultent d'engagements de l'Etat envers les constructeurs.

D'autre part, il insiste sur l'intérêt que nous avons à posséder une marine marchande qui est, à l'heure actuelle, une source de devises. Même reconstituée, la marine marchande ne devra pas être abandonnée par les Pouvoirs publics et un programme de subventions et de crédits à l'armement devra être mis à l'étude dans un proche avenir.

M. DENVERS pense qu'il n'est pas besoin de réduire les crédits de 1 million et demande que la Commission de la Marine dépose un amendement pour rétablir le chiffre initial.

Il en est ainsi décidé.

Mme EBOUE et M. SYMPHOR parlent du prix du frêt ~~pour~~ des marchandises en provenance de leur département et signalent la concurrence des bateaux étrangers qui transportent à meilleures conditions.

LE PRESIDENT répond qu'il s'agit là seulement de cas particuliers et M. de GOUYON précise que l'entretien de notre flotte marchande exige, à l'heure actuelle, de gros capitaux.

o
o o

Questions diverses

LE PRESIDENT donne lecture d'une lettre du Secrétaire de la Fédération des Syndicats d'Armateurs à la Pêche, dans laquelle sont exposées les doléances des professionnels de la

pêche, principalement en ce qui concerne le prix de l'avitaillement, des assurances et des combustibles.

La Commission en prend note et interviendra à nouveau auprès des Pouvoirs Publics.

Mme EBOUE communique ensuite une demande du Président du Syndicat des Marins-pêcheurs de Grand-Bourg (Ile de Marie Galante), en vue du rétablissement, dans cette île, du préposé de l'inscription maritime supprimé en 1933 et remplacé par un syndicat des "gens de mer".

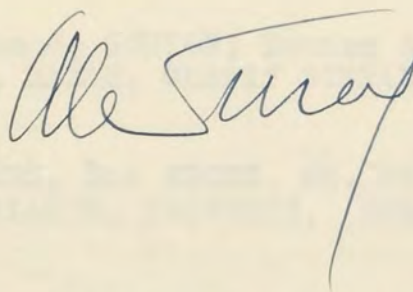
La Commission décide également d'intervenir en ce sens auprès du Ministre.

Enfin, M. Yves JAOUEN expose rapidement le conflit qui oppose l'industrie de la conserverie au Maroc et dans la Métropole. Etant donné l'état de la question, rien ne peut être encore entrepris à l'heure actuelle.

Avant de lever sa séance, la Commission a désigné M. Léger comme rapporteur de la proposition de loi (n° 246, année 1950) instituant, dans les services de la Trésorerie des Invalides de la Marine, des cadres permanents de fonctionnaires.

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,



J.L

**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 7 juin 1950.

La séance est ouverte à 9 heures 35.

Présents : MM. ABEL-DURAND, ESTEVE, Jean de GOUYON, Lucien de GRACIA, JEZEQUEL, Le DIGABEL, LEGER, RAZAC, Cherif SISBANE, SYMPHOR, TUCCI.

Excusés : MM. BRUNET, CLAIREAUX, DENVERS, Mme EBOUE, MM. FERRACCI, Yves JAOUEN, KALENZAGA, LASALARIE, LEONETTI, ROMANI, VOURE'H. *LASSALLE SERÉ*

Absents : Melle Mireille DUMONT, Albert LAMARQUE, El-Hadi MOSTEFAI, PAUMELLE, ROCHEREAU, SATINEAU, Gabriel TELLIER.

.../.....

Mar. 7.6.1950

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- I - Discussion du rapport de M. LEGER sur la proposition de loi (n° 246, année 1950) instituant dans les services de la Trésorerie Générale et des trésoreries des Invalides de la Marine, des cadres permanents de fonctionnaires.
- II - Exposé de M. de GRACIA sur la situation actuelle de l'ostréiculture en France.
- III - Questions diverses.

COMPTE - RENDUTrésoreries des Invalides de la Marine.

M. LEGER donne lecture du rapport qu'il a préparé sur la proposition de loi (n° 246, année 1950) instituant dans les services de la Trésorerie Générale et des trésoreries des Invalides de la Marine, des cadres permanents de fonctionnaires.

Ce texte vise à donner satisfaction à un petit nombre d'employés de trésoreries des Invalides de la Marine qui n'ont pas encore fait l'objet de mesures d'intégration dans les cadres de fonctionnaires.

Il s'agit là d'une anomalie. En effet, ce personnel, dont la création remonte au 17^{ème} siècle, a été, pendant une longue période, assimilé aux personnels des trésoreries, des Recettes des finances et des Perceptions. Ceux-ci, tant en 1907 qu'en 1910 ont été admis au fonctionnariat. C'est la même mesure qu'il convient d'appliquer aujourd'hui aux employés visés par la proposition de loi, qui continuent à être considérés comme employés personnels des Trésoriers.

Les incidences financières de la réforme proposée sont pratiquement négligeables en raison du petit nombre des employés intéressés, qui ne dépasse pas 66 unités.

.../.....

Mar. 7.6.1950

- 3 -

Le Rapporteur estime que, dans ces conditions, la Commission peut donner un avis favorable à la proposition de loi.

La Commission adopte les conclusions de M. LEGER.

Situation de l'ostréiculture.

M. de GRACIA expose les difficultés que rencontrent les ostréiculteurs français dans l'exercice de leur profession. Ces difficultés ne sont pas seulement d'ordre commercial, certaines ont leur origine dans une réglementation qui aurait besoin d'être uniformisée.

En effet, les ostréiculteurs, suivant qu'ils exercent leur activité dans le bassin d'Arcachon ou dans le Morbihan, par exemple, sont soumis à des règles fiscales et de contrôle de salubrité différentes. En Bretagne, notamment, les ostréiculteurs sont considérés par le fisc comme des agriculteurs, tandis qu'à Arcachon, ils sont considérés comme des commerçants.

Quant à la salubrité des huîtres, elle est contrôlée par un personnel spécialisé appartenant à l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, dont les exigences sont souvent variables. La sanction du contrôle consiste en l'octroi d'étiquettes de salubrité sans lesquelles les huîtres ne peuvent être commercialisées. Or, il apparaît que ces étiquettes sont plus ou moins libéralement accordées.

En conclusion, M. de GRACIA suggère que la Commission entende prochainement le fonctionnaire de la Marine marchande responsable de l'ostréiculture et, en même temps, un représentant de l'Office Scientifique et Technique des Pêches maritimes.

M. de GOUYON s'associe aux doléances présentées par son collègue et signale plusieurs cas d'abus de la part des inspecteurs du contrôle de salubrité qui, dans le Morbihan tout au moins, pourrait faire croire que ce contrôle est vraiment le fait du prince.

M. ABEL-DURAND, Président, estime, pour sa part, qu'il est indispensable d'instituer un statut de l'ostréiculture et il invite MM. de GRACIA et de GOUYON à se concerter en vue d'établir la proposition de loi dans ce sens.

.../.....

Mar. 7.6.1950

- 3 -

Constructions navales.

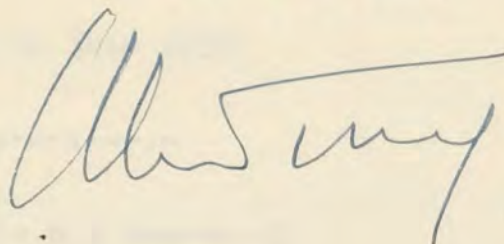
Le Président revient sur le problème que pose la menace de chômage dans l'industrie des constructions navales : les commandes passées aux chantiers se font de plus en plus rares.

En présence d'un danger aussi grave qui risquerait de menacer la paix sociale dans plusieurs régions, le Président estime que le Gouvernement doit intervenir et il communique à ses collègues le projet de lettre adressé au président du Conseil, soulignant l'urgence d'une solution destinée à parer à cette menace.

La Commission approuve les termes de cette intervention et décide de suivre de près l'évolution de la situation.

La séance est levée à 10 heures 20.

Le Président,

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

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 mercredi 21 juin 1950

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

La séance est ouverte à 9 heures 45

Présents : MM. ABEL-DURAND, Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE, FERRACCI, Jean de GOUYON, Lucien de GRACIA, Yves JAUEN, JEZEQUEL, LE DIGABEL, LEGER, LEONETTI, MOSTEFAL, RAZAC, ROMANI, Gabriel TELLIER, VOURC'H.

Excusés : MM. BRUNET, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. PAUMELLE, ROCHEREAU, SYMPHOR, TUCCI, LASSALE SERE

Absents : MM. DENVERS, ~~CLACMONT~~, KALENZAGA, LAMARQUE, LASA-LARIE, SATINEAU, SISBANE.

- 2 -

Ordre du Jour

=====

- I - Examen du projet de loi (n° 413, année 1950) relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (marine marchande).
- II - Questions diverses.

Compte-rendu

Budget de la Marine Marchande

M. ABEL-DURAND, Président, indique, d'abord, que, dans son ensemble, le projet de budget ne soulève pas de difficultés mais qu'il apparaît, au contraire, comme un budget bien équilibré et modeste quant à l'étendue des crédits qu'il exige.

Quelques points de détail appellent cependant des observations, notamment, l'insuffisance des crédits accordés à l'Office scientifique et technique des Pêches Maritimes pour l'exploitation de son navire de recherches "Président Théodore Tissier".

Celui-ci nécessite, en moyenne, quatre millions par mois lorsqu'il est en croisière. Or, les crédits étant épuisés, le bateau devra être désarmé au moment précis où devrait s'achever les recherches entreprises sur les migrations du thon, recherches dont les premiers résultats ont pourtant été très encourageants pour la pêche française.

Douze millions seraient nécessaires pour assurer encore trois mois de navigation et mener à bien une entreprise commencée en janvier.

/..

- 3 -

M. DENVERS fait allusion au problème des retraites des marins. Le nouveau régime n'est pas parfait et il a provoqué de nombreuses doléances. Une proposition de loi est d'ailleurs pendante devant le Parlement pour y remédier, mais elle exigerait des sommes importantes qu'on ne sait où trouver.

En attendant une solution M. DENVERS suggère que le Gouvernement donne satisfaction au moins aux réclamations qui ne seraient pas onéreuses.

M. ROMANI évoque les tarifs de transports maritimes avec la Corse qui sont soumis à des surtaxes exorbitantes.

LE PRESIDENT lui répond qu'il en sera question lors du prochain vote de la loi réglant les conventions entre l'Etat et les Compagnies.

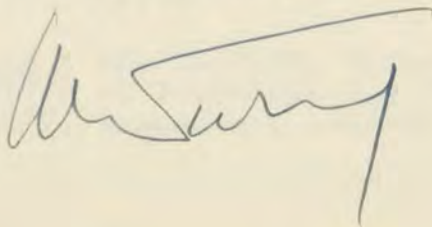
Mlle DUMONT estime insuffisants les crédits affectés à l'enseignement maritime, ce qui expliquerait les difficultés de recrutement des cadres navigants.

M. JEZEQUEL et le Président, soutenus par M. de Gouyon, pensent qu'elles sont plutôt provoquées par une surcharge des programmes imposés aux candidats, qui écarte ceux qui ont vraiment la vocation maritime. Les autres suivent les cours, obtiennent les diplômes, mais ne restent pas dans la carrière.

La Commission décide de confier à M. DENVERS le soin de suivre les débats de la Commission des finances concernant la Marine Marchande et de présenter ses observations à une prochaine séance.

La séance est levée à 10 heures 10.

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 28 juin 1950

La séance est ouverte à 10 heures 05

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, de GRACIA, Yves JACUEN, JEZEQUEL, ROMANI, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : MM. BRUNET, DENVERS, Mme EBOUE, MM. LEGER, LEONETTI, RAZAC. LASSALLE-SÈRE

Absents : Mlle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE, FERRACCI, ~~GIACOMONI~~, de GUYON, KALENZAGA, LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, MOSTEFAT, PAUMELLE, ROCHEREAU, SISBANE, TELLIER, TUCCI, SATINEAU

Assistaient, en outre à la séance : MM. LE GALL, Directeur de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes et LAMBERT, Inspecteur Général au dit Office.

.../.

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- Echange de vues sur la situation de l'ostréiculture. Audition de M. le Directeur des Pêches maritimes et de M. le Directeur de l'Office scientifique et Technique des Pêches.
- Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDUOstréiculture

M. ABEL-DURAND, Président, donne la parole à M. LE GALL en le priant de bien vouloir exposer à la Commission dans quelles conditions est définie la salubrité des produits ostréicoles.

M. LE GALL rappelle d'abord que le contrôle de la salubrité des produits ostréicoles et mytilicoles constitue une des plus importantes attributions de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.

En principe, ces produits ne peuvent être livrés aux consommateurs qu'après avoir été soumis à diverses inspections et examens dont la sanction est la délivrance au producteur d'une étiquette dite de salubrité qui doit accompagner les huîtres ou les moules, par exemple, jusqu'au stade du commerçant-détaillant.

Les gisements côtiers sont délimités et il y est opéré des prélèvements d'eau et de mollusques qui sont soumis à des examens bactériologiques très poussés et fréquemment renouvelés.

Il s'agit de déterminer, d'une part, si le gisement concédé est toujours salubre et inversement si un gisement abandonné pour cause d'insalubrité est éventuellement redevenu salubre.

D'autre part, les gisements sont protégés contre les pollutions, notamment, par une surveillance constante, les systèmes d'égouts, précautions d'autant plus importantes que les gisements sont souvent situés à proximité d'agglomérations urbaines comme

.../...

Arcachon, par exemple.

Les contrôles de l'Office des Pêches sont souvent critiqués de la part des exploitants qui reprochent aux inspecteurs un esprit tâtilon et qui les croient enclins à céder trop souvent à des arguments pseudo-scientifiques. En réalité, l'expérience a prouvé que le contrôle est le seul moyen de protection contre la propagation par les huîtres ou les moules de certaines maladies, notamment, la fièvre typhoïde.

Toutefois, il faut se garder de discréditer la consommation de ces mollusques en exagérant les inconvénients qu'elle peut entraîner.

M. de GRACIA déclare qu'il ne peut suivre M. Le Gall dans toutes ses conclusions. Il reproche, notamment, à l'Office des Pêches de s'attacher à l'étude d'un seul point insalubre d'une région pour suspecter ainsi l'ensemble des gisements de cette région.

Il lui reproche, en outre, un manque d'homogénéité dans la réglementation qui entraînerait des différences sensibles de traitements d'une région ostréicole à une autre.

M. de GRACIA cite un exemple précis de ce qu'il considère comme une erreur de la part de l'Office : l'Inspecteur opérant à Arcachon impose aux ostréiculteurs de transférer les huîtres des parcs du Cap Ferret, dont la croissance se fait dans des bassins fermés appelés dégorgeoirs qui sont de véritables nids à microbes.

M. LAMBERT lui répond que trop souvent les ostréiculteurs négligent de prendre les précautions indispensables en déposant leurs huîtres sur les rives qui ne sont pas contrôlées où elles sont polluées par des émanations de fosses d'aisance, ce qui entraîne des contaminations typhiques très dangereuses puisque une seule de ces négligences a pu entraîner jusqu'à 70 cas de maladie.

M. de GRACIA ne veut pas nier qu'il y ait eu de telles négligences mais il lui paraît que la position de l'Office est trop théorique et qu'elle ne tient pas compte suffisamment des possibilités locales. C'est pourquoi il invite M. Lambert à venir voir sur place à Arcachon comment les ostréiculteurs pourraient observer toutes les règles de salubrité sans être gênés par des formalités administratives abusives.

.../...

M. & P. 28.6.50.

- 4 -

Il préconise aussi l'adoption généralisée du système dit des caisses ostréophiles destinées à la conservation des huîtres jusqu'à leur livraison au commerce et qui sont toujours plongées en eaux vives.

M. LE GALL serait favorable à ce système mais il lui préférerait l'installation de stations d'épuration sous forme de bassins remplis d'eau pure éventuellement purifiée par des produits chimiques tels que l'ozone où les huîtres séjourneraient pendant un temps plus ou moins long avant d'être consommées.

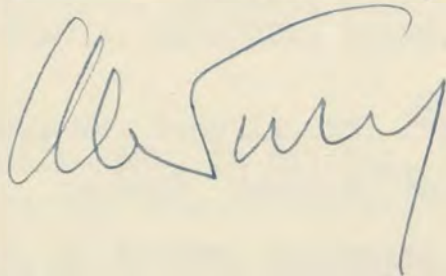
En conclusion, il déclare que tous ceux qui sont intéressés, à quelque titre que ce soit, par l'ostréiculture doivent unir leurs efforts pour préserver une industrie si importante de l'économie nationale.

Il faut, notamment, pousser à la consommation des huîtres en soulignant leur grande valeur nutritive et les propriétés thérapeutiques qu'elles peuvent acquérir dans certains cas, par exemple pour fortifier les enfants et les convalescents. Mais la première condition est de ne livrer au commerce que des huîtres parfaitement saines.

M. LE PRESIDENT remercie MM. LE GALL et LAMBERT de la contribution qu'ils ont bien voulu apporter à l'étude entreprise par la Commission, du problème ostréicole.

La séance est levée à 10 heures 50.

Le Président,



CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE _____

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Séance du jeudi 20 juillet 1950

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. de GRACIA, LAMARQUE, RAZAC, ROMANI, VOURC'H.

Excusés : M. BRUNET, Mme EBOUE, MM. Yves JACUEN, JEZEQUEL, LASALARIE, LASSALLE-SERE, LE DIGABEL, LEGER, LEONETTI, ROCHEREAU, SYMPHOR, TELLIER, TUCCI.

Absents : MM. ESTEVE, FERRACCI, de GOUYON, KALENZAGA, MOSTEFAI, PAUMELLE, SATINEAU, SISBANE, SYMPHOR.

-O-O-O-O-O-O-O-

.../...

M. & P. 20.7.50.

- 2 -

ORDRE DU JOUR

- Echange de vues sur le projet de loi (n° 413, année 1950) relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (Marine Marchande).
- Questions diverses.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

COMPTE RENDUBudget de la Marine Marchande

M. ABEL-DURAND, Président, exprime d'abord la satisfaction ressentie par tous les milieux maritimes de voir rétabli dans le nouveau cabinet ministériel le ministère de la Marine Marchande confié à M. Gaston Defferre.

Le budget de la Marine Marchande devant être discuté le jour même en séance publique, il fait part à ses collègues de son intention d'intervenir sur trois points précis.

1°) Les constructions navales dont la situation donne des inquiétudes pour un proche avenir en raison du manque de commandes. Il invitera le Gouvernement à accélérer le dépôt d'un projet de loi destiné à venir en aide à cette industrie.

2°) Le régime des assurances maritimes qui doit être réformé en modifiant profondément l'ordonnance du 27 janvier 1945 dont les dispositions ne permettent pas aux armateurs français de bénéficier des tarifs internationaux.

3°) L'enseignement maritime dont les programmes sont, de l'avis de tous, trop scientifiques et n'attirent plus; de ce fait, les jeunes gens ayant réellement une vocation maritime.

M. DENVERS, de son côté, interviendra au sujet des pêches maritimes qui connaissent toujours des difficultés, du régime des retraites des marins et des établissements d'enseignement maritime.

.../...

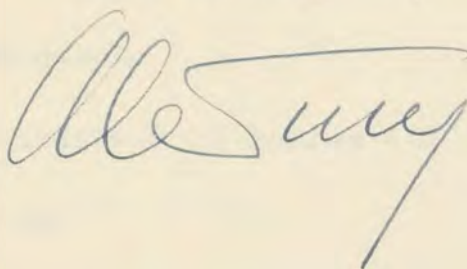
M. VOURE'H se propose d'évoquer le problème des sardines marocaines, se faisant l'écho des doléances des pêcheurs bretons.

M. ROMANI demandera au Ministre de réviser les tarifs de transports maritimes entre le continent et la Corse pour les assimiler véritablement aux tarifs ferroviaires.

Mlle Mireille DUMONT enfin, demandera au Ministre pour quelles raisons certains chantiers de constructions navales françaises ont refusé des commandes étrangères dont l'exécution aurait évité le chômage.

La séance est levée à 14 heures 50.

Le Président,

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

J.L.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE _____

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-O-O-O-O-O-O-O-O-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président.

-O-O-O-O-O-O-O-O-

Séance du Jeudi 3 Août 1950.

-O-O-O-O-O-O-O-O-

La séance est ouverte à 10 heures 40.

-O-

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, FERRACCI, LE DIGABEL, MOSTEFAI, Chérif SISBANE, VOURE'H.

Excusés : MM. Louis BRUNET, CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. de GUYON, de GRACIA, Yves JAUEN, JEZEQUEL, KALENZAGA, IASSALLE-SERE, LEGER, LEONETTI, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, TELLIER, SYMPHOR, TUCCI.

Absents : Melle Mireille DUMONT, MM. ESTEVE, GIACOMONI, LAMARQUE, LASALARIE, SATINEAU.

.../.....

- 2 -

ORDRE DU JOUR.

- I - Examen de la proposition de loi relative au régime des pensions des marins de commerce et de la pêche (voir n° 10.491 et 10.838 A.N.).- Nomination d'un rapporteur.
- II - Questions diverses.

-o-o-o-

COMPTE RENDU.

Pensions des marins du commerce et de la pêche.

M. ABEL-DURAND, Président, résume dans ses grandes lignes la proposition de loi que vient de voter l'Assemblée Nationale portant réforme du régime des pensions des marins du commerce et de la pêche.

Ce texte reprend plusieurs dispositions ayant fait l'objet de plusieurs propositions de loi qui ont vu le jour après la constatation des insuffisances de la loi du 22 septembre 1948. L'une d'elles émane d'un groupe de sénateurs, dont M. VOUREH, et tend à faire bénéficier les marins volontaires des Forces Françaises Libres ayant servi dans la marine, des dispositions de la loi du 12 avril 1941.

L'approche de la fin de la session fait un devoir à la Commission de se prononcer, sans tarder, pour que les nouveaux avantages consentis aux marins leur soient appliqués le plus tôt possible.

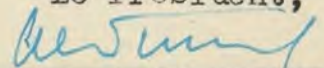
Aussi, le Président invite-t-il la Commission à désigner immédiatement le rapporteur de la proposition de ~~résolution~~ *loi*.

M. DENVERS pose sa candidature et se voit désigner sans concurrent.

Il se déclare prêt à déposer son rapport concluant à l'adoption du texte voté par l'Assemblée Nationale. Il reconnaît que toutes les mesures envisagées en faveur des marins n'ont pu être retenues en raison de l'incidence financière de certaines d'entre elles mais il espère que, dès la rentrée d'Octobre, un nouveau texte sera déposé, complétant les mesures prises dès maintenant.

La Commission adopte les conclusions de son rapporteur.
La séance est levée à 11 heures.

Le Président,



CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE _____

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Séance du mercredi 15 novembre 1950

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

La séance est ouverte à 15 heures .

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE, de GRACIA,
JEZEQUEL, LAMARQUE, VOURC'H.

Excusés : MM. BRUNET, de GOUYON, Mme EBOUE, MM. Yves JAOUEN,
PAUMELLE, RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, SYMPHOR.

Absents : Mlle Mireille DUMONT, MM. FERRACCI, ~~GIACOMONI~~, de
GOUYON, KALENZAGA, LASALARIE, LE DIGABEL, LEGER,
LEONETTI, MOSTEFAI, ~~PAUMELLE~~, SATINEAU, SISBANE,
TELLIER, TUCCI.

-O-O-O-O-O-O-O-

.../...

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 22 novembre 1950

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 9 heures 35

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, de GRACIA, LAMARQUE,
Le DIGABEL, LEGER, SATINEAU, SISBANE, SYMPHOR,
VOURC'H.

Excusés : MM. CLAIREAUX, Mme EBOUE, MM. de GUYON, JACUEN,
RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, TELLIER, TUCCI.

Suppléant : M. LODEON (de M. LASSALLE-SERE).

Absents : MM. BRUNET, ESTEVE, Mlle Mireille DUMONT, MM. FERRACCI,
~~GIACOMINI~~, JEZEQUEL, KALENZAGA, LASALARIE, LEONETTI,
MOSTEFAI, PAUMELLE,

-:-:-:-:-

ORDRE DU JOUR

- I - Communication du président sur son récent voyage aux Antilles.
- II - Discussion du rapport de M. Abel-Durand sur la proposition de loi (n° 715, année 1950) sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.
- III - Discussion du rapport de M. Denvers sur le projet de loi (n° 727, année 1950) sur la réorganisation du crédit maritime mutuel.
- IV - Questions diverses.

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

COMPTE RENDUVoyage du Président aux Antilles

M. ABEL-DURAND, Président, retrace dans les grandes lignes le voyage, auquel il a participé, du paquebot "Colombie" de la Compagnie générale Transatlantique, en octobre-novembre.

Il rappelle d'abord que le "Colombie", après la fin des hostilités, avait été envoyé dans un chantier naval hollandais, à Flessingue, pour y être entièrement refondu.

Livré à la Compagnie à la fin de l'été, il a entrepris, après les essais réglementaires, son premier voyage commercial aux Antilles et en Amérique Centrale, partant du Havre le 11 octobre pour y revenir le 12 novembre suivant.

Ce voyage constituant un évènement marquant dans la vie maritime française car, depuis la Libération, la liaison entre la métropole et les vieilles colonies de la Mer des Caraïbes, devenues, en 1946, départements français, n'avait été assurée que par des moyens improvisés : petit paquebot, le Gascogne, acheté aux Etats-Unis, cargos mixtes et surtout bananiers.

.../...

Avec le Colombie, la France reprend la place qu'elle a toujours brillamment occupée dans les relations maritimes entre la France et l'Amérique centrale.

Le bateau lui-même présente de luxueuses et confortables installations. Mais il faut dire que les travaux effectués en Hollande n'ont pas été parfaitement satisfaisants en ce qui concerne la machine.

L'itinéraire suivi a été le suivant : Le Havre, Southampton, Vigo, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Bridgetown (Barbade) Port-of-Spain (Trinidad) et la Guayana (port de Caracas).

Partout à l'étranger l'escale du "Colombie" fut un acte de propagande française. L'accueil fut encore plus chaleureux aux Antilles françaises si attachées à la mère-patrie.

Le Président a profité de cette occasion pour prendre connaissance des divers problèmes économiques, administratifs et sociaux qui se posent dans les nouveaux départements, en particulier sous l'angle "marine marchande et pêche".

Il ne peut évidemment pas donner de solutions à ces problèmes mais entend appuyer, chaque fois qu'il le pourra, les légitimes revendications des populations.

En particulier, il convient de développer et d'améliorer le réseau routier qui permet d'acheminer jusqu'aux ports les produits à exporter.

Les ports eux-mêmes doivent être modernisés : à Pointe-à-Pitre, des travaux sont à prévoir pour permettre l'accès des plus grands paquebots qui seront mis en service prochainement.

La pêche est restée dans le même état qu'il y a 100 ans ou plus. Pratiquée à faible distance du rivage dans des embarcations creusées dans des troncs d'arbres, elle est de très faible rendement. Pourtant, le poisson abonde et des apports plus importants sur le marché aideraient à résoudre les difficultés de ravitaillement de la population.

Un autre aspect du développement antillais serait à envisager sérieusement : le tourisme. Le Président a pu voir ce qu'ont pu réaliser les colonies anglaises voisines dont les beautés naturelles sont pourtant incomparablement plus restreintes que celles des Antilles françaises. Il faudrait que nous fissions une propagande intelligente, notamment dans les

- 4 -

pays anglo-saxons et, surtout, construire des hôtels.

En conclusion, le Président souligne l'intérêt du voyage qu'il vient d'accomplir et se félicite de voir que les efforts de l'armement français, par la mise en service de deux paquebots neufs, plus rapides que le Colombie, l'"Antilles" et le "Flandres", pourra améliorer le trafic sur ^{la} mer des Caraïbes et l'Amérique centrale. Ce faisant, satisfaction sera donnée aux populations antillaises et en même temps de nouveaux débouchés commerciaux s'ouvriront, en permettant de fructueuses liaisons, entre l'Angleterre et l'Espagne, d'une part et tous les pays du Nord de l'Amérique du Sud.

o o

o

Travail de manutention dans les ports

La Commission adopte le rapport de son Président, favorable à l'adoption de la proposition de loi (n° 715, année 1950) sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.

o o

o

Crédit maritime mutuel

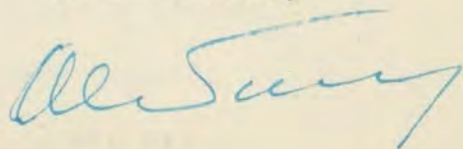
M. DENVERS donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet de loi (n° 727, année 1950) relatif à la réorganisation du crédit maritime mutuel.

Ce nouveau texte ne change rien aux dispositions fondamentales de l'institution. Il se borne à la mettre à jour en tenant compte des nécessités apparues depuis la loi de 1913 qui l'avait créée.

La Commission adopte le rapport.

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 30 Novembre 1950

La séance est ouverte à 10 Heures 30

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Melle Mireille DUMONT, MM. FERRACCI, Jean de GOUYON, Lucien de GRACIA, Yves JAOUEN, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, LEGER, El-Hadi MOSTEFAI, PAUMELLE, ROCHEREAU, Chérif SISBANE, SYMPHOR, TUCCI.

Excusés : Mme EBOUE, MM. RAZAC, ROMANI, TELLIER, VOURC'H.

Suppléant : M. LODEON (de M. LASSALLE-SERE).

Absents : MM. BRUNET, ESTEVE, KALENZAGA, LASSALARIE, LEONETTI, SATINEAU.

ORDRE DU JOUR

- Audition de M. le Ministre de la Marine Marchande sur la situation actuelle de la marine et des pêches.
- Questions diverses.

COMPTE-RENDU

La Commission est réunie pour entendre un exposé de M. Gaston DEFFERRE, Ministre de la Marine Marchande, sur la situation de son Département.

M. ABEL-DURAND, Président, ouvre la séance.

(Cf. Compte-rendu sténographique joint).

MAR/MARC/30/11/50

- 2 - 3 -

M. LE PRESIDENT. La séance est ouverte.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir exprimé le désir de venir prendre contact avec la commission de la marine marchande du Conseil de la République.

Mes collègues de la commission sont très sensibles au fait que, pour toutes les questions qui s'offrent à vous - vous avez étudié et donné un commencement de réalisation à un certain nombre d'entre elles qui étaient en suspens lors de votre arrivée au ministère - vous manifestiez vous-même le désir d'en faire l'exposé devant notre commission.

Je vous remercie encore, monsieur le ministre et je vous donne maintenant la parole.

M. GASTON DEFFERRE, MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Ainsi que M. le président Abel-Durand vient de l'indiquer, j'ai le souci, depuis mon arrivée, place Fontenoy, de prendre contact, aussi fréquemment et aussi étroitement que possible, avec le Conseil de la République, afin de le tenir au courant de ce que je puis réaliser dans mon Département ministériel.

J'ai eu le très grand plaisir et le très grand honneur de venir devant votre Assemblée à une première fois, à l'occasion de la discussion du budget, d'y revenir avant-hier pour répondre à une question orale qu'avait bien voulu me poser M. le sénateur Daouen; j'y serai de nouveau cet après-midi, pour l'examen du projet relatif au crédit maritime mutuel.

Il y a quelques jours, j'ai demandé à M. le président Abel-Durand de bien vouloir accepter que je vienne devant votre commission, comme je l'avais fait, d'ailleurs, pour la commission de la marine de l'autre assemblée, faire le point des questions soumises actuellement au ministère de la marine. Au moment où j'ai formulé cette demande, la situation politique était très différente de ce qu'elle est aujourd'hui puisque la question de confiance ^{pas} n'était posée, que les débats qui ont motivé cet événement ^{ne} s'étaient pas produits et que j'étais, par conséquent, un ministre de la marine marchande de plein exercice qui ignore, aujourd'hui, comme tous les ministres du Gouvernement, s'il le sera encore demain.

- 4 -

Hier s'est donc posée, pour moi, une question de conscience que j'ai résolue en décidant de venir vous en faire part. Si, en raison de la situation, vous estimez préférable de reporter mon audition à une date ultérieure, je considérerai cette décision comme tout à fait normale et je me retirerai.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, vous êtes ici au Conseil de la République, c'est-à-dire au sein d'une Assemblée qui ne peut pas renverser le Gouvernement et qui ignore ce qui a pu se passer, à cet égard, à l'Assemblée nationale. Ce que je puis vous dire, cependant, c'est que le Conseil de la République souhaite une stabilité dans la direction des affaires gouvernementales et, notamment, dans le domaine de la marine marchande.

Nous vous faisons donc confiance pour ce que vous allez nous dire. Nous pensons, en outre, pouvoir approuver ce que vous avez déjà réalisé.

M. LE MINISTRE. Je vous parlerai, ce matin, de la construction navale, du crédit maritime, des questions budgétaires et des questions d'investissements dont une partie a déjà été résolue par le dépôt, sur le bureau de l'Assemblée nationale, du budget y relatif pour 1951. Je traiterai, brièvement, de la question des pensions, qui vous préoccupe beaucoup et, s'il me reste encore du temps, de la question des assurances maritimes pour lesquelles j'ai pu, ces jours-ci, non pas réaliser une réforme, mais apporter une légère amélioration.

La question des constructions navales, je le sais, est la principale de vos préoccupations et M. le président Abel-Durand a fait, sur ce point, un très remarquable discours lors des débats budgétaires. Je voudrais, d'abord, résumer le problème, vous faire part, ensuite, des grandes lignes du projet que j'ai conçu et, enfin, vous donner quelques indications sur l'état actuel de la discussion avec les ministres des finances et du budget.

Nous constatons, en premier lieu, que la construction navale française coûte plus cher que la construction navale étrangère. Si l'on veut remédier à un tel état de choses, il est indispensable d'en rechercher les causes. Celles-ci peuvent être classées en deux grandes catégories: les causes permanentes et les causes accidentelles, quoique, parmi les causes permanentes, la

- 5 -

plus importante me paraît être celle que, depuis quelques années, on a semblé oublier, en France, qu'un navire est un produit d'exportation ayant à lutter, sur le marché international, avec d'autres navires appartenant à des nations étrangères et contre lesquels il n'est pas ou ne peut pas être protégé.

Il en est résulté des situations tout à fait paradoxales. L'exemple le plus frappant est celui des tôles, élément capital pour la construction de la coque du navire. Vous savez, comme moi, que les tôles fabriquées en France se vendent à l'étranger sous le régime préférentiel de l'exportation. Les constructeurs étrangers, anglais notamment, qui les achètent, les payent meilleur marché que les constructeurs français. En conséquence, leur prix de revient au départ s'en trouve diminué. Le même phénomène se produit pour les appareils accessoires : machines à gouverner, radars, etc..., appareils qui, pour la plupart, sont importés de l'étranger et pour lesquels des droits de douane sont perçus à leur arrivée en France.

Autre cause permanente : la diversité des types de navires. Il est incontestable, en France, que les types de navires à construire sont extrêmement divers. Il est évident que les navires assurant la liaison entre la métropole et l'Afrique du Nord, n'ont aucun rapport de caractéristiques avec ceux qui font l'Atlantique nord, l'Amérique du Sud, la Côte d'Afrique, le Proche-Orient ou l'Extrême-Orient. Les constructeurs français ne peuvent donc entreprendre la construction de grandes séries.

Il convient de mentionner aussi l'irrégularité des commandes. L'armement français se trouve, en effet, dans une situation telle que les commandes sont souvent conçues et traitées avec une très grande irrégularité.

Il faut aussi tenir compte de la distance qui sépare les chantiers de construction des fournisseurs, des usines sidérurgiques principalement. Ceci entraîne un accroissement du prix de revient et l'impossibilité de compenser, par certaines mesures à l'exportation, le prix sur le marché intérieur. Prenons comme exemple précis, celui des automobiles. La régie Renault, afin de vendre, à l'étranger, ses voitures bon marché, vend à un prix plus élevé, sur le marché intérieur français, des voitures identiques. Cependant les clients français ont intérêt à acheter des voitures Renault parce qu'elles

- 6 -

coûtent moins cher que les voitures étrangères frappées de droits de douane très élevés. Une opération de cette nature n'est pas possible en ce qui concerne les navires, car ils constituent un élément d'exportation permanente et de caractère international.

A ces causes permanentes s'ajoutent des causes accidentelles dues, en particulier, aux destructions résultant de la dernière guerre, à l'instabilité économique et monétaire qui a régné depuis cinq ans et au retard dans la livraison des appareils auxiliaires achetés à l'étranger ou même commandés en France (c'est le cas pour les pompes ou certains moteurs dont le retard dans la livraison entraîne également un retard dans la livraison du navire).

Si des armateurs français s'adressent à l'étranger, c'est non seulement en raison de la différence de prix, mais aussi parce qu'on leur garantit des délais de livraison beaucoup plus courts que ceux consentis en France.

Ces causes, permanentes ~~mais~~ accidentelles, que nous connaissons actuellement mais qui, dans d'autres circonstances économiques ou politiques, se sont déjà produites, ont fait l'objet, depuis de longues années, de nombreuses mesures législatives. A certains services, qui s'étonnent de la nécessité de protéger la construction navale, je réponds que ce n'est pas une nouveauté puisque, de 1843 à 1928, onze lois se sont succédées pour essayer d'apporter une solution à ce problème. Cette question mérite non seulement d'être examinée, mais aussi d'être résolue.

Une autre considération mérite, à mon avis, d'être soulignée : c'est qu'il est plus avantageux, pour la France, de venir en aide à la construction navale plutôt que de fermer les chantiers et cela non pas uniquement sur le plan politique de l'indépendance du pays. Il serait difficile, en effet, de concevoir une flotte de commerce française sans construction navale française, ce qui laisserait supposer que toute la construction se fait à l'étranger. Nous savons d'ailleurs que notre pays n'a eu une flotte de commerce importante que dans la mesure où il a possédé une industrie de la construction navale développée et prospère. Les deux choses sont indissolublement liées.

Au point de vue financier, je vais préparer, afin

- 7 -

de les soumettre aux ministres des finances et du budget, des tableaux extrêmement précis démontrant que, lorsque les chantiers de constructions navales sont en chômage, à la fois du fait des charges générales qu'ils supportent et du ralentissement de l'activité économique qui ne frappe pas seulement les chantiers de constructions navales, mais aussi une partie de l'industrie française et de l'activité économique des transports et des industries annexes, on aboutit non seulement à des dépenses, mais encore à des pertes de rentrées fiscales telles que les sommes que je sollicite en vertu de cette loi, que j'appelle davantage une loi d'aide qu'une loi de défense de la construction navale, sont nettement inférieures à celles que payerait le Trésor, s'il se désintéressait de cette situation et laissait, purement et simplement, fermer les chantiers de constructions navales français. Ceci, le pays l'a très bien compris.

De nombreux pays étrangers comme l'Italie (par la loi Saragat), la Belgique, les Etats-Unis (dont le Gouvernement s'est engagé à payer, au départ, 50 p. 100 et, en tous cas, la différence entre le prix de revient et le prix international pour la construction, projetée, de certains grands navires de 100.000 tonneaux), la Grande-Bretagne (par des subventions sur les produits alimentaires qui ont permis d'éviter certaines hausses de salaires, tandis que d'autres subventions sur les produits sidérurgiques entraînaient un abaissement du coût de la construction navale elle-même), la Hollande (par des mesures qu'il est difficile de déterminer) ont pris, depuis la guerre, des mesures extrêmement efficaces pour protéger la construction navale. Ces mesures expliquent la différence de prix entre la construction navale française et la construction navale étrangère.

J'indique que la Hollande s'est livrée à une sorte de dumping de la construction navale. Les Hollandais proposaient des commandes aux armateurs français et rendaient même visite à des industriels français (les fabricants d'hélices, par exemple,) en leur faisant savoir que les prix qu'ils leur consentiraient étant très bas, ils seraient ruinés s'ils ne traitaient pas avec eux. J'ai engagé une discussion très dure à propos de l'accord commercial franco-hollandais dont je n'ai pas accepté la reconduction uniquement parce qu'il mettait en péril l'industrie française.

En présence de ces considérations j'ai, dès mon arrivée au ministère, travaillé à l'établissement d'un

- 8 à 10 -

texte qui a été envoyé, le 6 septembre, au ministre du budget. Ce dernier, malheureusement, ne m'a donné sa réponse qu'au cours de la deuxième quinzaine de novembre.

La première idée que j'ai voulu mettre en application était d'opérer une distinction entre ce qu'on appelle le crédit maritime et la défense de la construction navale. Dans le passé, il est arrivé, à plusieurs reprises, que ces deux conceptions, pourtant tout à fait distinctes, soient un peu confondues et que certains textes, sous prétexte d'aide à la construction navale, concernent, en réalité, une sorte de crédit maritime plus ou moins clairement formulé. J'ai donc mis sur pied un texte d'aide à la construction navale et non pas un texte de crédit maritime. Je vous entretiendrai, dans un instant, de ce crédit maritime et des projets qui devront être mis au point pour permettre, dans l'avenir, le renouvellement de la flotte.

La deuxième idée était de faire un texte simple. Je crois, en effet, qu'il y a intérêt à ce que les textes législatifs soient aussi simples que possible et posent les grands principes, et que les textes d'application soient, au contraire, très complets et interprètent les textes législatifs dans l'esprit où ils ont été votés.

Pour éviter de me trouver en contradiction avec l'esprit des textes qui seront votés - si, comme je l'espère, ils le sont bientôt - je vous soumettrai les textes d'application au moment où, officieusement, nous discuterons les textes législatifs eux-mêmes. Ainsi vous pourrez me donner votre avis et, ces textes, ~~étant~~ préparés à l'avance, pourront être imprimés immédiatement après la promulgation de la loi. Je veux éviter de me trouver, comme cela s'est produit trop souvent, en présence d'un texte voté, restant lettre morte parce que le décret d'application ne paraissait pas.

J'ai prévu, en premier lieu, dans le texte que j'ai préparé, des mesures d'exemptions fiscales et douanières qui répondent au souci que j'exposais précédemment, de mettre un terme à la situation paradoxale dans laquelle on se trouve pour certains produits essentiels à la construction du navire.

La question qui s'est posée, ensuite, était celle de savoir si l'aide apportée à la construction navale serait, suivant les formules déjà employées dans le passé ou bien, une aide directe et forfaitaire ou bien une aide beaucoup plus souple qui serait calculée en fonction des qualifications de chaque navire.

Le premier système a l'avantage d'être très simple, mais il est un peu rigide ; le deuxième système est plus souple, mais il est si souple qu'en pratique les chantiers navals n'auront aucun intérêt à abaisser leurs prix de revient, ayant alors l'assurance que la différence entre le prix de revient international et le leur sera comblée d'une manière ou d'une autre.

Après une étude approfondie ayant pour but d'éviter de tomber dans l'un ou l'autre de ces inconvénients, j'ai établi un projet qui prévoit une aide forfaitaire, selon un principe aussi simple que possible, et qui tient compte des caractéristiques des navires ; ainsi, tout en étant une aide directe et pour ainsi dire automatique, elle pose des conditions qui en assouplissent le principe. Cependant, dans le cas de navires présentant des spécifications particulières, j'ai prévu la possibilité d'une aide complémentaire venant s'ajouter à l'aide forfaitaire initiale.

Ainsi, par le jeu de ces deux principes, j'espère obtenir des chantiers qu'ils éprouvent un intérêt à abaisser leurs prix de revient, car dès l'instant que l'Etat vient en aide à des entreprises privées, il a le devoir de leur demander de tout tenter pour obtenir cet abaissement du prix de revient.

J'ai alors également prévu que cette aide de l'Etat serait applicable non seulement à la construction navale, mais encore aux réparations. En effet, en France, un certain nombre de nos chantiers tirent une grande partie de leur activité de la réparation et ils sont, sur ce point, durement concurrencés par Amsterdam et certains chantiers italiens qui peuvent offrir des conditions de prix plus intéressantes.

Je me suis également préoccupé de ce que serait le sort des industries annexes qui ne dépendent pas du ministère de la marine marchande, mais du ministère de l'industrie et du commerce. J'ai donc chargé mon collègue de rédiger un article de ce texte qui s'appliquerait à ces industries annexes ; la question est, en effet, importante, car ces industries fournissent les appareils indispensables à la construction, et leurs prix de revient sont assez élevés.

Enfin, dans le même texte, j'ai prévu une mesure de caractère nouveau, qui a une incidence fiscale. Selon qu'une entreprise travaille en dessous de ses possibilités, selon ses possibilités ou au-dessus de ses possibilités normales, elle perd de l'argent, en gagne normalement ou réalise des bénéfices considérables. Dans l'Etat actuel des finances publiques, il n'est pas facile de faire admettre au ministère des finances le principe d'une aide financière quelconque, aussi ai-je du faire ressortir que, par cette mesure, nous pourrions demander le remboursement de tout ou partie des sommes accordées aux entreprises qui réaliseraient, par le fait d'un travail considérable, des bénéfices également considérables.

J'ai ~~donc~~ donc prévu que si, sur une période de trois ans après la promulgation de la loi, les bénéfices d'une entreprise venaient à excéder nettement ceux qu'elle aurait réalisés sans l'application de cette loi, il pourrait lui être réclamé la restitution d'une partie des sommes avancées par l'Etat. J'ai fait part de cette intention aux représentants de la chambre syndicale de la construction navale française et l'accueil n'a pas été enthousiaste, je dois dire que le principe et l'esprit de cette disposition a parfaitement été accepté.

D'ailleurs, j'ai demandé aux services des finances que cette disposition fiscale soit établie dans les formes les plus simples, car c'est la seule façon de rendre le système efficace. De plus, il ne faut évidemment pas que ce soit l'occasion de création d'emplois.

Voilà ce que je voulais ^{vous} dire sur cette question, et je suis à la disposition de ceux des membres de la commission qui désireraient me poser des questions sur ce point.

M. LAMARQUE. Je crois tout d'abord que nous pouvons remercier M. le Ministre pour la rapidité avec laquelle il a agi, depuis son entrée au Gouvernement, pour épargner à nos chantiers le chômage qui les guettait. C'est ainsi qu'à la Seyne, nous devions, à la fin du mois d'octobre, effectuer des licenciements massifs si de nouvelles commandes n'étaient pas venues rétablir la situation.

Il me semble donc nécessaire que nos chantiers ne travaillent pas par à-coups, mais suivant un rythme aussi régulier que possible, et pour aboutir à ce résultat, je crois qu'il faut envisager un programme, selon les besoins de notre marine marchande, la capacité de nos chantiers, leur outillage. Aussi, je demande à M. le ministre s'il a envisagé un tel programme.

Je voudrais également ~~la~~ souligner le fait qu'il a pu être passé des commandes à l'étranger. C'est le cas notamment pour la S.N.C.F., qui a commandé un ferry-boat ; et je suis également étonné que la Compagnie Générale Transatlantique, qui est une société d'économie mixte, ait pu passer d'importantes commandes du même ordre. Je pense notamment à certaines commandes passées au Japon. Sans doute, ce pays peut-il consentir des prix bien moins élevés que les nôtres, mais n'est-ce pas justement parce que les travailleurs japonais ignorent les conditions de vie du travailleur français ? Je trouve alors étrange que le progrès social se retourne finalement contre ceux qui ont, par leurs conquêtes, la chance de posséder un niveau de vie supérieur.

M. FERRACCI. J'insiste fortement sur cette question des commandes à l'étranger et de la différence des prix de revient. On va jusqu'à trouver des prix moitié moins élevés, mais je ne crois pas que ce genre de concurrence ait des bases bien normales. Je pourrais citer de nombreux cas, notamment celui des chantiers norvégiens.

M. ROCHEREAU. Monsieur le Ministre, on peut, dans l'ensemble être d'accord avec les déclarations que vous venez de faire, notamment en ce qui concerne l'aide que vous envisagez pour la construction navale. Je voudrais cependant revenir sur un point précis, celui qui a trait au délai de trois ans que vous avez prévu. Je ne doute pas que ce délai n'ait été longuement étudié, mais il ne faudrait pas oublier que les chantiers de constructions navales sont des entreprises très fortement immobilisées et, dans ces conditions, je me demande si le délai prévu est suffisant. Le principe de la restitution des sommes avancées est bon en soi, mais si j'en juge par d'autres études faites sur des questions connexes, notamment par M. Henri Fayolle, on a été jusqu'à prévoir, pour tout programme, un délai de 10 ans. C'est peut-être excessif, mais je souligne à cet égard qu'on a été jusqu'à envisager, même pour les budgets nationaux, des périodes de temps supérieures à un an. On voit, en particulier, l'Allemagne s'orienter vers un délai de cinq ans.

Je vous demande donc, simplement, de revoir encore cette question.

M. YVES JAUEN. Nous savons, Monsieur le Ministre, que votre projet marque le pas devant l'administration des finances. Je reconnais que l'étude à laquelle doit se livrer ce service est indispensable, mais je voudrais alors savoir si les crédits nécessaires pour que ce projet soit appliqué pourront être inscrits dans le budget qui nous sera soumis au titre de 1951.

M. LE MINISTRE. Je me permets de répondre immédiatement à M. Jauen. Il s'agira non de crédits de paiement, mais de crédits d'engagement. Le budget actuel ne comprend que des crédits de paiement. Pour les crédits d'engagement, je suis encore en discussion avec le ministère des finances et j'essaierai de faire inclure les sommes nécessaires dans le budget qui comprendra les crédits d'engagement. Même si je n'y parviens pas, ce ne sera pas grave, car on pourra prévoir, au moment du vote de la loi, les crédits d'engagement qui se transformeront en crédits de paiement que par la suite, au fur et à mesure de l'application de la loi.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais à mon tour présenter quelques brèves observations.

M. Lamarque a rappelé la nécessité d'un programme de constructions. C'est une nécessité, non seulement en vue de la tranquillité morale du personnel, mais aussi parce que c'est une des conditions du meilleur marché. Il faut cependant se rendre compte que les commandes ne sont faites que par ceux qui les paient, c'est à dire les armateurs. Je pense, Monsieur le Ministre, que vous pourriez agir sur eux par le moyen du conseil supérieur. La bonne volonté ne manquera pas, si votre intervention se manifeste.

Quelles sont les raisons pour lesquelles on s'adresse à l'étranger ? Il est certain que nous sommes en état d'infériorité vis à vis de nos concurrents du fait des surcharges que nous éprouvons, mais je tiens à souligner qu'il ne s'agit pas là d'une simple défense, mais bien d'une offensive en règles.

Je dois même reconnaître que cette sorte de protection offensive rencontre, dans certains départements ministériels français, de la complaisance. Il a été fait illusion à la Hollande. Je puis donc rappeler que j'ai du protester vigoureusement contre une reconduction d'accords qui auraient fait tout simplement de nos chantiers des victimes.

Je ne connais pas la situation des chantiers hollandais, mais j'ai navigué sur "Le Colombie", qui sortait des chantiers de Flessingue, et je me souviens que le commandant a connu des moments pénibles ; le chef mécanicien a réussi à tout arranger, mais je crois bien que si les délais de livraison avaient été particulièrement rapides, cela tenait à ce que les essais avaient été eux-mêmes trop rapides. De toute façon, je ne comprends pas et ne veux pas connaître les raisons de cette complaisance vis à vis de nos concurrents étrangers.

On a parlé de la multiplicité des types de navires. C'est une critique qui ne peut venir que de gens connaissant imparfaitement les nécessités de la marine marchande française. Nous ne sommes pas un pays qui peut se permettre, pour de multiples raisons, une production de grande série et si l'on doit remarquer que les armateurs sont plus exigeants vis à vis des chantiers français que des chantiers étrangers, ils n'en veulent pas moins des types de navires répondant au mieux aux conditions si diverses de l'exploitation.

Je songe notamment aux paquebots. Pour le transport des passagers, la France jouit d'une supériorité difficilement contestable, mais ne faut-il pas, justement, des types de paquebots divers pour répondre aux conditions diverses du transport, qu'il s'agisse de l'Atlantique Nord, des Antilles, de l'Amérique centrale, de l'Amérique du sud ?

Vous avez traité, Monsieur le Ministre, la question des appareils auxiliaires. C'est une question importante du point de vue de la construction navale en général, comme pour les seuls fabricants d'appareils auxiliaires. Je veux bien que les délais de livraison, dans cette branche, soient longs et que les prix de revient soient élevés, mais ces industriels ne sont jamais certains d'avoir les commandes qu'ils sont en mesure d'exécuter à des prix qu'ils s'efforcent de rapprocher des prix étrangers, car ils savent que la concurrence est très stricte et ils font des efforts sérieux.

Je n'ai pas voulu critiquer le projet que vous êtes en train de mettre sur pied, mais au contraire vous éclairer pour que vous puissiez maintenant répondre à celui qu'il ne faut pas considérer, sans doute, comme un adversaire, mais comme le partenaire à convaincre, au cours des discussions finales. Malheureusement, pour le Ministère des Finances, il est certain que l'intérêt immédiat prime toujours l'intérêt plus éloigné.

Et pourtant, du point de vue de l'outillage et de la technique, nous pouvons rivaliser avec la construction étrangère. Je ne citerai que l'exemple du "Bérénice", lancé récemment à Saint Nazaire, qui est

construit suivant une technique que l'étranger n'applique encore qu'avec la plus grande modération.

D'autre part, le voyage récent de M. Jean-Marie a montré que nous disposons de clients qui ne demandent pas mieux que de nous faire confiance, surtout si l'on songe, je tiens à le répéter, à la supériorité incontestable que nous détenons en matière de transport de passagers.

M. LE MINISTRE. Si la commission le veut bien, je vais maintenant répondre successivement à toutes les questions qui m'ont été posées.

En ce qui concerne le programme des constructions navales, je dois dire qu'il ne faut pas oublier, tout d'abord, le programme actuel de reconstruction de la flotte, au titre des dommages de guerre. Il reste encore à faire, sur 1951, la tranche F, qui sera probablement décomposée en deux tranches, F et G, ce qui laisse prévoir que la reconstruction de notre flotte s'étagera au moins, encore, sur deux années.

Donc, les commandes qui restent encore à passer seront le premier aliment au programme qu'on me demande d'envisager pour les années à venir.

Vous avez d'ailleurs raison de dire qu'il nous faudra, pour l'avenir, obtenir l'accord des armateurs pour l'établissement d'un programme permettant une répartition équitable des commandes de façon à ce que tous les chantiers navals français puissent travailler suivant un rythme régulier et sans à coups.

Je suis donc, vous le voyez, d'accord avec vous, mais tant que la loi n'est pas sortie, tant qu'elle ne reste que dans le domaine des choses officieuses, je ne peux entreprendre aucune intervention valable dans le sens que vous souhaitez. Il faut, de plus, que les armateurs se livrent à des calculs compliqués pour faire la balance entre leurs prix de revient, les nécessités de leurs trésoreries et les nécessités de la construction, afin de voir clairement ce qu'ils peuvent faire.

Ceci pose le problème du crédit maritime, dont j'avais l'intention de vous entretenir. En effet, depuis la Libération les commandes étaient, en réalité, passées par l'Etat et les navires ont été fournis aux armateurs à titre de dommages de guerre. La question des soultes s'est trouvée posée, mais celle de la trésorerie pour l'armement a été résolue, puisque les navires ont été remis par l'Etat aux armateurs et que, dans la plupart des cas, ces derniers n'ont pas eu à assurer la trésorerie de leurs achats de navires.

Actuellement, si notre flotte a atteint un chiffre de tonnage un peu supérieur à celui d'avant guerre, nous sommes très en arrière quant à la qualité et il reste, sur ce point, beaucoup à faire. Nous avons plus de 700.000 tonneaux dont le remplacement doit être prévu d'ici 18 mois ou 2 ans. La question sera de savoir si, étant donné les prix de revient de la construction navale, les armateurs auront la trésorerie nécessaire ou s'il n'est pas nécessaire de prévoir une loi de crédit maritime. Je crois personnellement que ces deux questions du crédit maritime et des programmes sont étroitement liées.

Une autre observation m'a été faite, relative aux commandes à l'étranger. Il est exact qu'un certain nombre de telles commandes ont été effectuées dans le passé. Mes prédécesseurs se sont trouvés dans cette obligation, car, au lendemain de la guerre, il a fallu reconstruire notre flotte marchande le plus rapidement possible et nos chantiers se sont avérés insuffisants, bien qu'ils aient été reconstruits très vite et que leur technique se soit considérablement améliorée. M. le Président a parlé tout-à-l'heure du navire "Bérénice" qui a bénéficié de la technique nouvelle de la préfabrication. Je peux indiquer qu'à peine ce bateau avait quitté la cale, lors de son lancement, que déjà les portiques étaient amenés en vue de la construction d'un nouveau bâtiment. Je sais également qu'à La Ciotat, on a poussé d'une façon remarquable le procédé de la soudure électrique et j'ai eu le plaisir d'entendre un grand spécialiste étranger de la construction navale me féliciter sur la technique de nos chantiers, qui ont mis au point des procédés encore peu connus sur les chantiers étrangers.

Je disais donc que l'on s'est trouvé, à l'époque, en présence de chantiers à reconstruire et, d'autre part, d'un volume considérable de commandes, auxquelles les chantiers français ne pouvaient eux-mêmes faire face. Il a donc fallu s'adresser à l'étranger. C'est ainsi que mes prédécesseurs ont passé des commandes hors de France, notamment en Hollande, en Angleterre, au Canada, aux Etats-Unis et même à certains chantiers japonais.

Le problème se pose maintenant d'une façon différente. Depuis que suis à la tête de ce ministère, dans le désir de faire aboutir le plus rapidement possible ce texte de défense de la construction navale, j'ai posé le principe de la suppression des commandes à l'étranger et j'ai refoulé à peu près toutes - il y a toujours des exceptions - les commandes de ce genre qui m'ont été présentées. Je n'ai d'ailleurs pu le faire qu'en indiquant aux armateurs qui se plaignaient de mon attitude, que je déposais en même temps un texte de défense de la construction navale, texte qui me permettrait de passer en France les commandes que je refusais à l'étranger. Mon attitude ne pourra évidemment être maintenue, par moi-même ou par mon successeur, le cas échéant, que si cette loi d'aide est votée. Sinon, il ne sera pas possible d'imposer aux armateurs de faire construire en France à des prix supérieurs à ceux de l'étranger. J'indique que je n'ai laissé passer, en juillet, qu'une seule commande concernant un pétrolier construit en Hollande, parce que cette opération était déjà engagée avant mon arrivée au ministère, mais j'ai demandé à l'armateur de passer commande d'un bateau identique en France.

J'ai rencontré, en ce qui concerne l'accord franco-hollandais, de graves difficultés. Je me suis trouvé, à mon arrivée à ce Département, en présence d'un accord qui prévoyait 50 millions de florins de commandes de construction navale en Hollande, et de la reconduction de cet accord pour les 5 douzièmes, c'est-à-dire 23 millions de florins.

J'ai pris, à ce sujet, une attitude catégorique, même brutale et qui n'est, paraît-il, pas conforme aux usages diplomatiques. Lorsque j'ai dû donner mandat à un représentant du ministère de la Marine marchande, je lui ai remis une note écrite lui enjoignant de refuser de discuter la reconduction de l'accord. Je lui ai ajouté : "si l'on veut en discuter, quittez la salle et rentrez à Paris." Ces instructions m'ont valu, de la part des services du Quai d'Orsay, quelques observations et la difficulté a dû être aplanie par un arbitrage de la Présidence du Conseil. Le Quai d'Orsay, ainsi que les Hollandais, estimait que, malgré les réserves formulées par le délégué du ministère de la Marine marchande, l'accord était reconduit dans son ensemble, puisqu'aucune réserve écrite ne figurait dans le texte. Or, nous estimions que cet accord portait notamment sur la livraison d'œufs ou de fromages, qui sont des marchandises à production annuelle, alors qu'au contraire les 50 millions de florins relatifs aux constructions navales portaient sur un programme de construction étagé sur trois ans et que la reconduction de l'accord, dans ce domaine, intéressait donc non pas les 5 douzièmes, mais les 5 douzièmes divisés par trois. Il y a donc eu conflit; Finalement, nous sommes allés devant l'arbitrage de la Présidence du Conseil et j'ai eu gain de cause puisque c'est mon interprétation de l'accord qui a été retenue.

- 23 -

En ce qui concerne les navires bananiers, M. Ferracci a indiqué qu'il en avait été commandé un certain nombre à l'étranger. C'est exact, mais j'ai arrêté ces commandes pour l'avenir, encore que certains pays fassent des conditions avantageuses pour ces navires de conception très particulière. La Compagnie générale Transatlantique notamment, a besoin de bananiers. Je rappelle que la banane est un produit dont le transport peut être très avantageux ou très onéreux. Je veux dire par là que c'est un bon fret à condition que la banane arrive en excellent état. Il faut donc, pour ce genre de transport, des navires qui présentent non seulement les qualités nautiques habituellement exigées, mais encore des installations frigorifiques fonctionnant parfaitement et avec une très grande régularité. Les bananes des Antilles, en particulier, sont atteintes de maladies telles que leur conservation est devenue de plus en plus difficile.

La question des bananiers se pose donc avec une particulière urgence et il importe, si nous voulons que notre exportation de bananes se poursuive dans de bonnes conditions, que la construction de ce type de navire soit réalisée le plus rapidement possible.

M. FERRACCI.- Ceci est très juste, Monsieur le Ministre, mais je me permets d'indiquer qu'en A.O.F., tous les bananiers sont bien à point. La question est certes différente en ce qui concerne les départements, sur lesquels le Ministère de la France d'Outremer n'a plus la main. Pour nous, le problème porte plus sur le conditionnement que sur les bateaux de transport.

M. LE MINISTRE.- M. Rechereau m'a posé d'autre part une question concernant le délai de trois ans. J'ai fixé ce délai après un examen attentif et sur les indications des services compétents. J'ai le désir d'inclure dans cette loi toutes dispositions qui lui permettront d'être efficaces et, s'il ressort, de vos indications, que ce délai est insuffisant, je ne refuserai pas de le modifier. Je ne demande qu'à être éclairé aussi complètement que possible.

M. le Président Abel-Durand m'a interrogé sur la question de la régularité des commandes. Je crois lui avoir répondu sur ce point, comme sur celui des programmes à longue échéance et sur la diversité des types de navires. En ce qui concerne les appareils auxiliaires, il sera peut-être bon, au moment où le texte viendra en discussion, de demander à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce de venir devant vous afin qu'il vous fournisse toutes les précisions utiles.

- 24 -

Si vous le permettez, je vais maintenant vous parler des investissements, mais, auparavant, je voudrais vous dire quelques mots du crédit Truphil dont le système est d'ores et déjà entré en application.

A mon arrivée au ministère, j'ai trouvé une femme d'un milliard qui avait été votée par le Parlement et qui devait servir à une sorte de crédit maritime. Il s'agissait en réalité d'accorder aux armateurs des crédits à longue échéance, vingt ans, au taux très bas de 2,5 p. 100, pour payer en moyenne 70 à 80 p. 100 de la valeur des bâtiments, selon les types de navires. Le total des sommes prévues à ce titre était de six milliards dont 4,800 millions fournis par l'Etat.

J'ai donc trouvé ce milliard à mon arrivée et je me suis attaché à mettre sur pied le plus rapidement possible le programme de construction et les modalités financières. Les armateurs et les services de la construction navale avaient chargé M. Truphil d'étudier cette question, d'où l'expression de "Crédit Truphil" couramment employée. J'ai poussé les conversations le plus possible, avec le concours des commissions. J'ai eu la satisfaction, aidé par tous, d'arriver très vite à une conclusion, puisque depuis un mois les tableaux de commandes ont été signés par moi-même et que les commandes ont été passées aux chantiers. Il s'agit donc là d'une mesure à caractère transitoire qui avait pour objet, dans mon esprit, de combler le trou entre les commandes de l'Etat et les commandes des armateurs, au moment où l'activité des chantiers navals se ralentissait et j'ai poussé ces commandes avant que le statut de la construction navale soit voté, afin que les chantiers aient une continuité d'activité. En ce qui concerne ce crédit Truphil, les choses semblent donc prendre bonne tournure.

J'en viens maintenant à la question des investissements. Dans le budget de la Marine marchande, il y a, d'une part les crédits de paiement, d'autre part les crédits d'engagement. Nous n'avons eu à discuter, jusqu'à présent, que des premiers. Dans ce domaine, de graves difficultés avaient surgi l'année dernière. Le Ministre demandait 39 milliards. Il en avait obtenu 35 et il avait demandé aux armateurs de faire un effort en payant par avance une certaine somme sur les soultés définitives. Les armateurs acceptèrent et ont versé deux milliards.

Cette année, les mêmes difficultés se sont reproduites, aggravées du fait des difficultés financières de l'Etat et du fait que le Gouvernement, en raison de la situation internationale, a été obligé d'accomplir un effort d'armement considérable, qui grève lourdement le budget, gênant d'autant les ministères civils demandeurs, comme celui de la Marine marchande.

- 25 -

Je dois dire que, l'an dernier, le ministère de la Marine marchande s'était heurté à une certaine opposition de la part du Commissariat au Plan et des services de M. Jean Monnet. Cette année, après une explication très complète que j'ai eue avec celui-ci et après de longues et difficiles conversations interministérielles, nous avons obtenu l'aide du Plan. J'ai mis sous les yeux de M. Monnet notre programme et les résultats que nous avons obtenus. J'ai insisté sur le fait qu'il s'agissait d'une industrie productrice et qui fonctionne d'une façon satisfaisante, alors qu'en a investi des milliards dans des entreprises dont les produits n'ont pas toujours été excellents. Au cours de ces discussions, j'ai souligné un fait qu'il sera peut-être utile de rappeler lors de la discussion du budget. J'avais fait établir un tableau comparatif des frêts depuis 1949 jusqu'à ce jour. J'ai démontré que nous avions dépensé 375 millions de dollars de frêts alors que nous n'en dépenserons que 116 millions en 1950. Voyez l'économie réalisée depuis que la Flotte a été reconstruite. Cette étude a également fait ressortir que si l'en continuait à la même cadence la construction de la flotte, la somme économisée en frêt était supérieure à la somme que je demandais pour cette reconstruction. Cette comparaison est frappante et peut permettre de démontrer aux techniciens des finances que la reconstruction de la flotte française est une opération plus que rentable.

La conclusion de ces longues discussions a été que, l'en nous a accordé cette année 33 milliards de crédits de paiement. C'est un chiffre très inférieur à ce que nous demandons, c'est-à-dire 39.775 millions, mais, si l'en envisage les abattements qui ont été imposés aux autres ministères, je n'ai relativement pas le droit de me plaindre et le résultat obtenu n'est pas trop mauvais. Vous aurez d'ailleurs à donner votre avis à la Commission des finances quand le budget viendra devant vous et je serai à votre disposition pour vous apporter à ce moment-là toutes les précisions nécessaires.

En ce qui concerne les crédits d'engagement pour opérations nouvelles, j'ai eu une discussion avec le Ministre des Finances et le Ministre du Budget, discussions qui n'avaient pas abouti. La question a été laissée en suspens et sera reprise, m'a dit le Ministre des Finances, dans quelques jours.

Il est évident que la question des crédits d'engagement, qui va se poser pour la tranche F, est étroitement liée à celle des crédits nécessités par le statut de la construction navale. Les deux problèmes se poseront ensemble et, comme l'an dernier, j'ai besoin de m'adresser à vous, Monsieur le Président, et à vous, Messieurs de la Commission, pour vous demander un peu d'appui.

- 26 -

En effet, ces discussions autour des crédits d'engagement sent, tous les ans, très difficiles, et cette année, étant donné que le tonnage de notre flotte a dépassé celui d'avant guerre, le Ministre des Finances ^{peut} que nous n'avons pas besoin de crédits d'engagement.

Voici enfin une dernière observation. J'ai reçu à plusieurs reprises des lettres ou des visites de délégués des chantiers, me demandant d'accepter d'indiquer par lettre qu'en 1951, telle ou telle commande serait passée, afin que les chantiers puissent s'approvisionner dès maintenant en tôles ou en moteurs et qu'ils évitent ainsi le temps mort entre la commande et le commencement de la construction.

Je n'ai pas pu prendre d'engagements. En effet, tant que les crédits ne sont pas votés par le Parlement, il ne m'est pas possible de promettre aux chantiers que ces crédits existeront. Ce que j'ai l'intention de faire, c'est, dès que je serai d'accord avec le Ministère des Finances, de demander l'autorisation de faire connaître cet accord aux chantiers pour qu'ils puissent prendre immédiatement leurs dispositions, mais je ne puis le faire plus tôt.

Je suis maintenant, Messieurs, à votre disposition pour répondre aux observations que vous désirez faire.

M. LE PRÉSIDENT.- La parole est à M. Paumelle.

M. PAUMELLE.- Monsieur le Ministre, est-ce que la sidérurgie, dont les intérêts sont tellement liés avec ceux des Chantiers navals et dont les administrateurs sont souvent les mêmes personnalités, ne pourraient pas faire un effort afin que les chantiers puissent bénéficier de prix spéciaux ?

En ce qui concerne les armateurs, je pense que ceux d'entre eux qui font construire à l'extérieur, à des prix moins élevés, doivent avoir des bénéfices plus importants en ce qui concerne le fret qu'ils transportent et qu'ils font peut-être concurrence aux autres armateurs qui font travailler les chantiers français. Ne pourrait-on pas assurer une sorte de caisse de compensation dont le but serait de favoriser les armateurs qui font travailler nos chantiers ?

M. LE MINISTRE.- En ce qui concerne la sidérurgie, je peux poser la question, mais j'indique tout de suite que, pour ce qui est de l'acier, il y avait, vous le savez, une subvention, du fait que cette industrie ne gagnait pas. Le problème est donc difficile à résoudre.

Quant à la caisse de compensation entre armateurs, que vous suggérez, j'indique que le taux des frets est international et les armateurs français sont obligés de s'aligner sur ce taux.

Par conséquent, ce qui se passe, c'est que les armateurs qui ont des commandes à l'étranger et qui bénéficient de prix moins élevés, peuvent faire le taux international, alors que les autres ne le peuvent pas.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Rochereau.

M. ROCHEREAU.- Je serais infiniment reconnaissant à M. le Ministre de vouloir bien faire comprendre au Ministre des Finances que la rentabilité de la construction navale et de l'armement lui permettrait de faire un effort de crédits en faveur de cette industrie. En 1949, la masse monétaire des moyens de paiement était en augmentation de 50 p. 100, alors que l'augmentation de la masse générale des crédits était de 40 p. 100. Pour 1950, chiffres arrêtés au 30 septembre, l'augmentation de la première est de 10 p. 100 celle de la seconde de 8 p. 100. Par conséquent, la surveillance dans ce domaine s'est avérée efficace, mais il ne faudrait cependant pas que, sous prétexte d'éviter que la masse monétaire n'augmente, on paralyse l'activité économique, car dans ce cas, je ne vois pas très bien où est le bénéfice.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Claireaux.

M. CLAIREAUX.- Je voudrais savoir, Monsieur le Ministre, si le crédit Truphil permet encore de nouveaux prêts aux armateurs, notamment à ceux d'Outremer.

M. LE MINISTRE.- Le crédit Truphil est entièrement absorbé. Comme je l'ai indiqué, il était composé de six milliards, dont 4.800 millions fournis par l'Etat. Le tableau des commandes a été établi et maintenant tout est terminé.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Lamarque.

M. LAMARQUE.- M. le Ministre a dit tout à l'heure qu'il avait eu des difficultés avec son collègue des Finances au sujet du maintien des crédits dont il a parlé; le Ministre des Finances invoquant que notre flotte est à l'heure actuelle reconstituée dans son tonnage antérieur. Nous avons rencontré les mêmes difficultés l'an dernier au sein de cette Assemblée et notamment à la Commission des Finances. Vous savez qu'un certain abattement était intervenu à cette commission et que la commission de la Marine marchande a prié certains de ses délégués d'intervenir pour aboutir au rétablissement des crédits.

Je voudrais savoir quels sont les arguments du Ministre de la Marine marchande pour défendre les crédits, si la commission des finances nous fait les mêmes objections. A mon avis, il faut faire valoir que notre flotte actuelle ne correspond pas aux besoins du pays et il faudrait que nous puissions transmettre de tels arguments à la commission des finances.

- 28 -
/- 30 -

M. LE PRESIDENT.-

Je me permets de vous rappeler que M. le Ministre a fait allusion aux difficultés qu'il a rencontrées l'an dernier pour obtenir le rétablissement des crédits. Il a indiqué qu'il avait insisté sur la distinction que l'on devait faire entre le chiffre global du tonnage et l'état de ce tonnage et qu'il s'attacherait à faire valoir, cette année, le même point de vue.

M. LE MINISTRE.- Je puis apporter deux précisions. D'abord, en ce qui concerne la qualité, nous utilisons à l'heure actuelle 700.000 tonneaux de navires qui, d'ici 18 mois ou 2 ans, seront hors d'usage ou dont les conditions d'exploitation seront tellement onéreuses qu'ils ne pourront pratiquement plus être utilisés.

.../...

- 31 -

Si nous ne poursuivons pas, dès maintenant, la reconstitution de la flotte, pour pallier ce déficit, le tonnage de la flotte française risque de retomber, dans deux ans, à moins de deux millions de tonneaux. Premier argument : il faut tenir compte, sur ce tonnage, des 459.000 tonneaux de liberty-ships sur lesquels, quand on connaît ces bateaux, il est inutile d'insister. Deuxième argument : la France importe 36 millions de

tonnes de marchandises et en exporte 12 millions de tonnes. Si on compare les quantités actuelles de marchandises, importées ou exportées, sous pavillon national, avec les quantités d'avant-guerre, on s'aperçoit que la France ne transporte, sur ses propres navires, que 36 % à l'importation et 54 % à l'exportation des marchandises qui entrent et sortent du territoire. Je fais des réserves sur les chiffres que je viens de citer de mémoire, car j'ai pu commettre une erreur dans un sens ou dans l'autre.

Il est intéressant de noter que le chiffre d'affaires de la flotte de commerce française, qui est actuellement de 100 milliards de francs, pourrait être considérablement augmenté si le pourcentage des marchandises transportées sous pavillon français était lui-même augmenté. Pour cela, la flotte française a besoin de bateaux de commerce.

Je traiterai, maintenant, de la question des pensions. Cette question peut se ramener, succinctement, à deux problèmes : le problème du cumul 50-55 ans et le problème de la revision du salaire forfaitaire prévu par l'article 55 de la loi de 1948.

1^{er}) Problème du cumul 50-55ans. Une disposition législative était nécessaire pour modifier la loi existante. J'ai pu, à mon arrivée au ministère, par une loi votée avant la séparation du Parlement, mais publiée le 22 août 1950, apporter quelques améliorations à la loi de 1948, notamment en ce qui concerne les anciens combattants de la guerre 1914-1918 qui se trouvaient lésés par rapport aux combattants de la guerre 1939-1945.

2^e) Problème de la revision du salaire forfaitaire. La loi de 1948 avait prévu, d'une part, que le taux des pensions serait fixé en fonction d'un salaire forfaitaire et, d'autre part, que chaque variation de plus de 5 % du salaire forfaitaire devrait être constatée par simple arrêté et entraîner la variation du taux des pensions.

- 32 -

Or; si les commissions qui se sont réunies n'ont pu parvenir à un accord elles n'en ont pas moins constaté que le taux du salaire forfaitaire avait varié de 25 %, selon les armateurs, de 42 %, selon les organisations de marine, par conséquent, de plus de 5 %.

Normalement, j'aurais dû pouvoir prendre un arrêté constatant la variation du taux, fixant à x... % le taux de cette variation, et à x... % le taux des pensions. Malheureusement, quand j'ai voulu prendre cet arrêté, les ministres des finances et du budget m'ont fait savoir qu'ils n'accepteraient de laisser sortir le texte qu'une fois dégagées les ressources budgétaires indispensables.

J'ai alors fait chiffrer les ressources nécessaires. Elles sont de 2.262 millions de francs en prenant pour base de calcul le taux de 30 % du salaire forfaitaire. Si l'on tient compte du produit de la taxe au ~~taux~~ ^{taux} actuel appliqué à une majoration de 30 % du salaire forfaitaire le total obtenu est de 872 millions. Restent donc 1.390 millions à trouver.

Où se procurer une telle somme ? Après avoir pensé à toute une série de petites taxes dont le produit était tout à fait infime, et au sujet desquelles je me suis heurté à des difficultés auprès des ministères des affaires économiques et des finances, j'ai estimé que, peut-être, nous pourrions aboutir par l'intermédiaire de la conférence pour la révision des tarifs douaniers qui se tenait à Paris, depuis plusieurs mois déjà.

J'ai aussitôt demandé à mes services de se mettre en rapport avec cette conférence et avec les directions des douanes et des finances pour savoir si, à l'occasion de cette révision de l'ensemble des tarifs douaniers, il ne serait pas possible d'envisager le moyen de financer la révision des pensions. Je dois dire que j'ai reçu un accueil favorable de cette commission et des directions intéressées. Pour le moment, j'ai obtenu un accord de principe qui consistera, d'abord, à créer un certain nombre de taxes, à augmenter, ensuite, le taux de ces taxes et, enfin, à affecter le produit de cette augmentation des taxes à la révision des pensions. J'~~es-~~ ^{peux} me procurer, de cette façon, une somme de un milliard de francs. Resteront 390 millions de francs pour lesquels une subvention sera nécessaire.

Après cet accord de principe, qui n'en est encore qu'à l'échelon services, et qui, par conséquent, est

- 33 -

loin d'être définitif, je me heurte à une difficulté concernant le taux. Les Finances ont tendance à prendre en considération le taux minimum. Bien que je ne pense pas obtenir l'autorisation d'aller jusqu'au taux de 42 %, j'aimerais, cependant, arriver à un taux intermédiaire supérieur à 25 %.

Etant donné que la discussion avec les services des Finances avait marqué un certain temps d'arrêt, j'ai envoyé à ce ministère, pour signature, un projet d'arrêté de façon à hâter les choses et obtenir l'accord du ministre.

Voilà où en est la question des pensions. Sur le plan humain, c'est une question juste. Elle provoque, de la part des intéressés, une grande impatience qui a eu ses répercussions aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions, monsieur le ministre, de l'exposé que vous venez de faire devant notre commission.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. DENVERS. Je la demande, monsieur le président.

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. Denvers.

M. DENVERS. En ce qui concerne cette question des pensions, je voudrais demander à M. le ministre, d'une part, la date d'entrée en application des dispositions de l'article 55 de la loi de 1948 saurait encore tarder et, d'autre part, si on peut espérer obtenir satisfaction ou bien se mettre d'accord sur un taux déterminé.

M. LE MINISTRE. Etant donné que nous avons maintenant trouvé une porte à laquelle frapper, que cette porte s'est ouverte et que la discussion a pris une bonne tournure, j'espère aboutir assez rapidement à un résultat.

M. DENVERS. Je voudrais également demander à M. le Ministre de bien vouloir déterminer un ordre préférentiel dans la revision des pensions, qui doit avoir lieu en vertu de la loi du 22 août 1950. Il serait bon, je crois, de penser avant tout à la revision des pensions de veuves.

- 34 -

M. LE MINISTRE . J'en prends note, monsieur Denvers.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais vous rappeler la question du recrutement des états-majors, monsieur le ministre.

M. LE MINISTRE. J'allais précisément en parler. En réalité, c'est la question de l'enseignement maritime qui se pose. M. le président avait attiré mon attention sur le fait que, les examens étant devenus trop difficiles, un certain nombre de candidats qui, autrefois, se seraient normalement présentés avec des chances d'être reçus, se trouvaient écartés de la carrière maritime.

Ce problème est vaste et complexe, mais je me permettrai de vous donner quelques brèves indications sur la façon dont je le conçois.

Autrefois, le recrutement de la marine marchande se faisait de façon traditionnelle. Bien que méridional, je sais qu'il existait en Bretagne, sur les côtes de la Manche, de la mer du Nord ou de l'Atlantique, comme dans la région provençale et, en particulier, en Corse, un certain nombre de centres de recrutement qui donnaient de très bons résultats en ce sens que les jeunes gens, devenant ainsi des officiers fidèles à la tradition maritime, restaient toute leur vie des officiers de marine.

Depuis la guerre, les choses ont changé. Les officiers de marine venaient très souvent de l'Est, du Centre, de la région parisienne. Une fois embarqués, ils étaient tout surpris de découvrir une vie qu'ils ne connaissaient pas. Très rapidement ils s'en désintéressaient et abandonnaient la navigation.

D'où vient l'abandon de ce recrutement traditionnel ? Les causes en sont multiples : d'abord, la guerre, qui a tout bouleversé; ensuite, les examens devenus très difficiles en raison de l'utilisation d'appareils nouveaux comme les radars, les sondeurs ultra-son, etc... On veut apprendre aux jeunes gens non seulement à se servir de ces appareils, mais aussi à les concevoir, à les fabriquer. Ce qui importe, à mon avis, c'est que les officiers de la marine connaissent la pratique et que, dans les écoles d'enseignement maritime les élèves se familiarisent avec les conditions de vie qu'ils connaîtront à bord. Mon intention, si je reste au ministère

MAR. MARC./ 30/11/50

- 35 -

de la marine, est de prévoir une grande école nationale, avec internat, remplissant ces conditions.

Autre considération : il y a actuellement beaucoup de candidats, mais peu de professeurs. On se trouve en présence de classes de 60 et 70 élèves, ce qui est déplorable. Malgré les restrictions budgétaires, j'ai obtenu du ministère des finances, l'autorisation de recruter six nouveaux professeurs.

D'autre part, les locaux actuels sont insuffisants. Dans ce domaine, j'ai obtenu une légère augmentation des crédits ~~pour la~~ affectés à la construction de nouvelles écoles. Bien qu'une diminution des crédits de 5 % soit imposée à tous les ministères, le budget de 1951 concernant la marine marchande, est en légère augmentation. Ce résultat a été acquis au prix de longues et difficiles discussions avec les ministres intéressés eux-mêmes.

A mon avis, si nous voulons permettre le recrutement normal d'officiers de pont, d'officiers de la machine et de spécialistes, il importe de modifier les programmes d'enseignement. J'ai donné des instructions dans ce sens pour les examens qui ont eu lieu en octobre.

Très sommairement, il me semble que le problème peut être posé comme je viens de l'indiquer.

M. LE PRESIDENT. Peut-être ferai-je quelques réserves sur votre projet de création d'une grande école avec internat, car ce n'est pas du tout cela qui assouplira les jeunes gens aux exigences de la vie maritime. L'essentiel est que les écoles soient situées à proximité des régions de recrutement traditionnel.

Peut-être y a-t-il des améliorations à apporter aux appointements des officiers et à certaines conditions de pension. Cet aspect du problème m'a été signalé lors de mon voyage sur le Colombie, mais je ne l'ai pas suffisamment approfondi pour émettre une opinion.

Je voudrais également attirer votre attention sur la question des officiers mécaniciens. J'ai appris que d'ici trois ou quatre ans, la Compagnie Générale Transatlantique éprouverait de très vives difficultés dans le recrutement d'officiers mécaniciens, sous prétexte qu'une formation scientifique très poussée leur est indispensable

- 36 -

pour manoeuvrer les appareils. On exige des jeunes gens des connaissances approfondies, mais étant donné qu'il n'y a personne pour acquérir ces connaissances, on confie les postes à des jeunes gens qui n'ont absolument rien fait.

Je serais très heureux de savoir, si vous êtes en mesure d'établir ces statistiques, quel est le nombre des dérogataires ?.

M. LE MINISTRE. Je me suis penché sur la question, monsieur le président.

M. LE PRESIDENT. Je crois qu'ils représentent actuellement la majorité.

M. LE MINISTRE. Pas tout à fait.

M. LE PRESIDENT. C'est un bouleversement total, monsieur le ministre, il y a une urgence à toutes ces questions. Vous avez bien voulu me dire que mes observations étaient exactes; je souhaiterais que, le plus rapidement possible, vous arriviez à une solution.

M. LE MINISTRE. En ce qui concerne l'enseignement, je reconnais l'urgence du problème. La question de la réforme des programmes doit faire l'objet d'études très complètes. D'ores et déjà, j'ai pris des mesures pratiques concernant les examens afin de pallier ~~les~~ difficultés les plus graves.

Si vous désirez qu'un jour je revienne devant votre commission pour lui exposer l'ensemble du problème de l'enseignement maritime, je suis tout disposé à le faire.

M. DENVERS. Je veux simplement indiquer à M. le ministre que nous avons été sensibles au fait que le budget de 1951 comporte une augmentation des crédits destinés à l'office scientifique des pêches. Il s'agit là d'une institution qui rendra les plus grands services.

M. LE MINISTRE. Pour terminer, je vous parlerai très rapidement des assurances maritimes. En France, pendant la guerre, les assurances maritimes ont été concentrées. Une ordonnance de 1945 a établi un système permettant aux assurances terrestres françaises de jouer le rôle de réassurances. Or, le prix de l'assurance maritime est fonction de la réassurance. Le comité de

- 37 -

tarification , qui procédait à cette organisation, n'a pas toujours été raisonnable. Il arrivait que les armateurs français payaient des primes supérieures à celles que payaient les armateurs étrangers.

J'ai été saisi de ce problème, dès mon arrivée, et j'ai essayé de le résoudre. Pour abroger l'ordonnance de 1945, le vote d'une loi était nécessaire. Fallait-il purement et simplement, revenir au système de 1939 et sacrifier délibérément tout l'effort consenti depuis la guerre ? Ou bien fallait-il maintenir le système actuel en essayant de l'améliorer ? Après de pénibles conversations avec l'administration des finances, dont dépendent les assurances, avec les armateurs et avec les assureurs, j'ai abouti à un résultat pratique. Les polices d'assurances étant, en général, renouvelables, en décembre, il fallait trouver un système nous permettant de faire face aux difficultés qui allaient se présenter.

Un accord est intervenu entre les assureurs, le comité de tarification et les armateurs pour qu'à l'occasion du renouvellement des polices la réassurance soit proposée, suivant certaines modalités, sur le marché international, de façon à connaître le taux pratiqué sur le marché international et à l'appliquer sur le marché français.

Ainsi, au renouvellement de décembre, nous parviendrons à un abaissement du taux des assurances maritimes et nous verrons si le système fonctionne de façon satisfaisante.

J'ai accepté ce système, en faisant toutefois des réserves sur le principe , et en admettant que je ne renonçais pas pour autant à l'établissement d'un projet de loi d'abrogation ou de profonde modification de l'ordonnance de 1945.

Si le système pratiqué, fonctionne parfaitement - les résultats seront connus dès le mois de janvier - je pourrais être amené à renoncer au projet de loi. Le plus urgent, à mon avis, est de prendre des mesures susceptibles d'éviter que l'armement français se trouve dans une situation d'infériorité par rapport à l'armement étranger.

M. LE PRESIDENT. Je vous remercie, monsieur le ministre.

- 38 -

Il s'agit là d'un premier résultat qui, je l'espère, sera satisfaisant, et vous permettra de voir, le cas échéant, s'il n'y a pas lieu de faire plus dans ce domaine.

M. PAUMELLE. En ce qui concerne la pêche, nous avons, sur les côtes de la Manche, certains bateaux qui pratiquent la grande pêche et qui vont s'approvisionner en gas-oil dans les ports de Grande-Bretagne. Nous avons aussi de petits artisans pêcheurs qui ne jouissent pas de cette possibilité, qui ne s'approvisionnent qu'en France et qui sont extrêmement concurrencés par les armateurs dont les bateaux font provision de carburant dans les ports étrangers.

Je crois que, là aussi, il y aurait lieu de faire quelque chose.

M. LE MINISTRE. Il existe, en matière de carburant, plusieurs prix (prix hors-tax, prix international, prix intérieur, prix contrat, prix à la pêche maritime) qui varient en fonction des ports et en fonction des quantités. Nous nous sommes heurtés à un certain nombre de difficultés avec les grandes compagnies pétrolières. A un moment donné j'ai insisté, auprès du ministère des affaires économiques, pour que les bateaux soient autorisés à aller s'approvisionner à l'étranger de façon à montrer aux compagnies pétrolières que, si elles n'abaissaient pas leurs prix, elles finiraient par y perdre. Dans certains cas, des résultats ont été obtenus.

Un effort a été fait en faveur de la petite pêche afin qu'elle puisse, en présence des moyens pratiquement possibles de mise en commun des commandes, obtenir le même prix que la grande pêche.

M. LE PRESIDENT. C'est une question à laquelle je pensais. Toutefois, je n'ai pas voulu la soulever pour ne pas prolonger cette séance. Je crois, d'ailleurs, qu'il sera utile que vous reveniez devant notre commission.

Avant de lever la séance je dois indiquer que M. Léger a exprimé le désir d'émettre une opinion sur le projet de loi actuellement en discussion à la commission des finances, concernant les droits de quai.

Nous ...

- 39 à FIN -

Nous pourrions demander à ce qu'il nous soit renvoyé, pour avis, et ~~demande~~ ^à M. Léger ~~dé~~ le rapporter en séance publique.

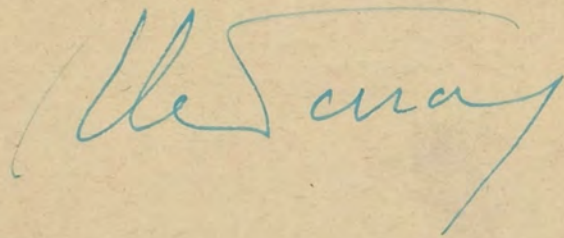
Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures vingt cinq minutes.)

Le Président,



LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE...

—○—○—○—○—○—○—○—○—○—○—○—○—

© 1987 by The McGraw-Hill Companies, Inc.

— — — — —

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DENVERS, Lucien de GRACIA,
LEGER, LEONEFFI, VOURC'H.

Excusés : M. Louis BRUNET, Mme EBOUE, MM. Yves JAOUEN, JEZEQUEL,
RAZAC, ROCHEREAU, ROMANI, SYMPHOR.

Absents : Mlle Mireille DUMONT, MM. ESPEVE, Jean de GOUYON, KALENZAGA,
LAMARQUE, LASALARIE, LASSALLE-SERE, LE DIGABEL, MOS-
TEFAI, PAUMELLE, SAPINEAU, SISBANE, TELLIER, TUCCI.

$$\cdots \bigcirc - \bigcirc - \bigcirc - \bigcirc - \cdots$$

...

- 2 -

Ordre du Jour

=====

- I - Examen du projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes d'intérêt général entre le continent et la Corse, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale, et la France et l'Extrême-Orient, l'Océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale (Cf. N° II.225 A.N.).

Nomination d'un rapporteur.

- II - Questions diverses.

Compte-rendu

Conventions entre l'Etat et les Compagnies
de Navigation Maritime.-

M. ABEL-DURAND, Président, rappelle à ses collègues que le projet de loi qu'il vient d'adopter l'Assemblée Nationale et qui sera, sous peu, transmis au Conseil de la République, est en instance devant le Parlement depuis deux ans.

La Commission avait, d'ailleurs, commencé son examen, à titre officieux, en juin 1949 et décidé de désigner son Président comme rapporteur provisoire.

La Commission, réservant la discussion au fond à une ou plusieurs séances ultérieures, confirme son Président dans ses fonctions de rapporteur du projet.

La séance est levée à 9 heures 50.

Le Président,

Abel Durand