

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.



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 d'âge

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

Séance du Vendredi 6 Juin 1952

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

La séance est ouverte à 10 Heures 20

-ooo-

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DELRIEU, DULIN, HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, MILH, RAZAC, SATINEAU, SYMPHOR, VOURC'H, Joseph YVON.

Suppléants : MM. FOUSSON (de M. AJAVON), LONGUET (de M. BOUDINOT), NAVEAU (de M. DENVERS), CALONNE (de Mlle Mireille DUMONT), de CHEVIGNY (de M. Charles DURAND), GREGORY (de M. Albert LAMARQUE), de LA GONTRIE (de M. Marcel PLAISANT).

Délégués : MM. LE BOT (par M. ESTEVE), LONGUET (par M. MARCOU), LEONETTI (par M. LASALARIE), de LA GONTRIE (par M. PAUMELLE), ABEL-DURAND (par M. ROMANI).

Absents : MM. FRANCESCHI, Gabriel TELLIER.

-:-:-:-:-

../..

- 2 -

ORDRE DU JOUR

Constitution de la Commission.

-:-:-

COMPTE-RENDU

M. de LA GONTRIE. Mes chers collègues, je pense que vous serez tous d'accord, sans débat, sur la proposition que je vous fais de reconduire purement et simplement l'ancien Bureau de la Commission, à l'exception d'un siège de Vice-Président, celui de M. Léger, qui n'a pas été réélu.

La Commission se rallie unanimement à cette proposition.

M. ABEL-DURAND. Mes chers collègues, je vous remercie très vivement de l'honneur que vous me faites en me renouvelant votre confiance. Je suis sûr d'être également l'interprète des autres membres du Bureau que vous venez de reconduire en vous exprimant, de leur part, les mêmes sentiments.

Notre Commission continuera ainsi à vivre dans une bonne atmosphère de sympathie et de compréhension mutuelle, si favorable à un travail fructueux.

Il nous reste maintenant à désigner un vice-Président en remplacement de M. Léger. Y-a-t-il des candidats ?

MM. RAZAC et VOURE'H ayant posé leur candidature, il est procédé à un scrutin qui donne les résultats suivants :

Nombre de votants .....: 28  
Suffrages exprimés.....: 28  
Majorité absolue .....: 15

.../...



- 3 -

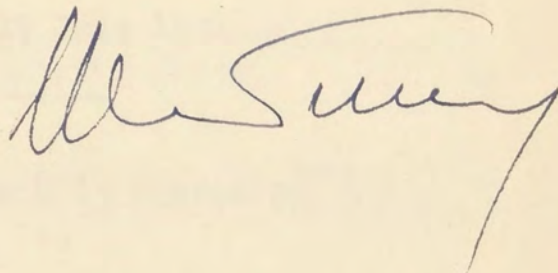
Ont obtenu :

M. RAZAC ..... : 17 voix  
M. VOURC'H ..... : 10 voix  
Bulletin blanc .. : 1

M. LE PRESIDENT. M. Razac, ayant obtenu la majorité absolue, je le proclame vice-Président de la Commission.

La séance est levée à 10 Heures 40.

Le Président,

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

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SV

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

---

Présidence de M. DENVERS, Vice-Président

---

Séance du mardi 17 Juin 1952

---

La séance est ouverte à 15 heures 05

---

Présents : MM. BOUDINOT, CLAIREAUX, DELRIEU, DENVERS, JEZEQUEL,  
LACHEVRE, LAMARQUE Albert, LE BOT, LE DIGABEL,  
LEONETTI, RAZAC, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusé : M. ABEL-DURAND.

Absents : MM. AJAVON, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. Charles  
DURAND, ESTEVE, FRANCESCHI, HOUDET, LASALEARIE,  
MARCOU, MILH, PAUMEILLE, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
SATINEAU, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

.../...



ORDRE DU JOUR

-Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 250, année 1952) concernant la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

-Questions diverses.

COMPTE RENDU

M. DENVERS, Vice-Président.- Je commence par vous présenter les excuses du Président ABEL DURAND, retenu par une réunion de son groupe.

A notre ordre du jour, nous avons la désignation d'un rapporteur pour le projet de loi concernant la Caisse Nationale de garantie des ouvriers dockers.

Y-a-t-il un candidat ?

M. SYMPHOR.- Le Président lui-même ?

M. DENVERS.- Je vous en remercie, mais je propose  
M. LAMARQUE.

M. LAMARQUE.- Je suis d'accord.

Il en est ainsi décidé.

QUESTIONS DIVERSES

M. DENVERS donne lecture d'une lettre transmise par M. JEZEQUEL, adressée par un agent maritime de l'ouest, au sujet d'un projet de la S.N.C.F. de réduction des taux de frêt, ce qui aurait concurrencé l'activité des petits caboteurs de moins de 500 tonnes.

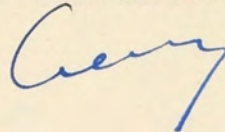
- 3 -

M. JEZEQUEL.- La question a été réglée à notre avantage, et satisfaction a été donnée aux intéressés dont j'ai à vous transmettre les remerciements.

M. DENVERS.- L'affaire étant donc réglée et notre ordre du jour étant épuisé, je déclare la séance levée.

La séance est levée à 15 heures 15.

Le Président,





COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président.

Séance du mercredi 25 juin 1952

La séance est ouverte à 9 heures 35

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, CLAIREAUX, DENVERS, ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, LAMARQUE, LE BOT, LEONETTI, RAZAC, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : MM. DULIN, LE DIGABEL, MILH.

Absents : MM. AJAVON, DELRIEU, Mlle DUMONT, MM. Charles DURAND, FRANCESCHI, HOUDET, LASALARIE, MARCOU, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, TELLIER, YVON.

Mar. 25.6.52.

- 2 -

Ordre du Jour  
-----

- Discussion du rapport de M. Lamarque sur le projet de loi (n° 250, année 1952) concernant la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers
- Questions diverses.

--  
Compte-rendu  
-----

Caisse de garantie des dockers.

LE PRESIDENT.- Mes Chers Collègues, la séance est ouverte.

J'ai, d'abord, à vous présenter les excuses de notre collègue M. Milh, retenu dans son département.

A notre ordre du jour, nous avons la discussion du rapport de M. Lamarque, sur le projet de loi (n° 250, année 1952) concernant la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Je donne la parole à M. Lamarque.

M. LAMARQUE.- Mes chers collègues, le projet qui nous intéresse a pour but de proroger la loi du 6 septembre 1946 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.

La loi prévoit l'obligation pour les dockers d'être présents chaque matin dans les ports auxquels ils appartiennent, pour y être embauchés. S'ils ne sont pas embauchés, la Caisse leur verse, alors, une indemnité représentant les 2/3 du salaire de base.

Cette caisse est alimentée par une cotisation des salariés.

Plusieurs prorogations de la loi du 6 septembre 1947 sont déjà intervenues. Chaque fois pour un délai de 10 mois. Cette fois-ci il s'agit de la proroger jusqu'au vote définitif du projet sur la caisse de garantie.

/...



Mar. 25.6.52.

9

- 3 -

Le texte vise les dockers professionnels et les dockers occasionnels.

Je tiens, enfin, à signaler que le dernier délai de prorogation étant expiré depuis le 31 décembre 1951, nous nous trouvons sans texte depuis cette date, ce qui constitue une illégalité flagrante.

Il convient donc d'adopter ce texte aussi rapidement que possible.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie, Mon Cher Collègue, de vos intéressantes précisions.

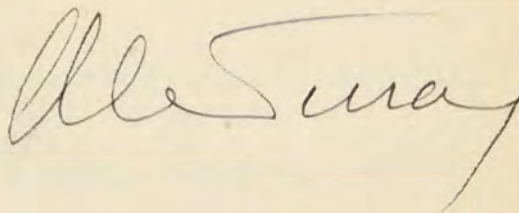
Pensez-vous que le vote puisse intervenir sans débat ?

Assentiment.

Je demanderai à un des vice-présidents de m'excuser demain à la Conférence des Présidents et de faire inscrire le vote du projet, sans débat.

La séance est levée à 10 heures.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Al. Suray', is written below the typed name 'Le Président,'.

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

Séance du jeudi 3 juillet 1952

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

La séance est ouverte à 9 heures 40

-\*-\*-

Présents : MM. ABEL-DURAND, LACHEVRE, LE BOT, RAZAC, SYMPHOR, YVON.  
DENVERS.

Excusés : MM. CLAIREAUX, LEONETTI, ROMANI, VOURC'H.

Absents : MM. AJAVON, BOUDINOT, DELRIEU, DULIN, Mlle Mireille  
DUMONT, DURAND, ESTEVE, FRANCESCHI, HOUDET, JEZEQUEL,  
LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, MARCOU, MILH,  
PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SATINEAU, TELLIER.

-\*-\*-\*-\*-\*-

.../...



ORDRE DU JOUR

- Echange de vues sur le projet de loi (n° 288, année 1952) complétant l'article 37 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 relative aux prix et sur ses incidences éventuelles sur le marché du poisson

-\*-\*-\*-\*-\*

COMPTE RENDURéglementation des prix

M. LE PRESIDENT. Mes chers collègues, je vous ai réunis spécialement pour examiner avec vous les incidences que peut avoir sur les prix du poisson de mer le projet de loi, récemment adopté par l'Assemblée Nationale, visant la répression de certaines ententes professionnelles, en ce qui concerne les prix.

C'est, notamment, l'une des raisons d'être du Comité central des Pêches que d'intervenir entre producteurs de poisson et utilisateurs pour fixer, avec leur accord, les prix de certaines espèces à chaque saison de pêche. Si l'on prenait au pied de la lettre le nouveau projet de loi, on pourrait craindre de voir le Comité gêné dans son action, alors que celle-ci tend non pas à la hausse des prix mais bien à leur stabilisation.

Je remercie M. le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme d'avoir bien voulu venir assister à notre séance pour nous donner le point de vue du Gouvernement sur la question.

M. André MORICE, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. Messieurs, en vous convoquant, votre Président a obéi à un louable souci dont je lui suis reconnaissant.

Il est de fait qu'il est difficile, au début de chaque saison, de pêche, de mettre d'accord pêcheurs et utilisateurs sur les prix qui seront pratiqués. Cette année, grâce à l'activité et à la compétence de M. QUÉBRIAC, Président du Comité

.../...



central des Pêches maritimes, les prix viennent d'être fixés pour le thon et la sardine à des taux sensiblement inférieurs à ceux de l'an dernier.

Ce résultat répond évidemment aux préoccupations actuelles du Gouvernement. Mais il n'a pas été obtenu sans difficultés et les accords sont, comme toujours, précaires; il serait désastreux que leurs adversaires utilisassent, pour les faire abolir, une loi qui tend à faire baisser le coût de la vie.

Pour éviter une telle manoeuvre, d'accord avec le Président du Conseil, je ferai préciser, au cours de la discussion publique, que la loi ne s'appliquera pas aux prix du poisson.

Il suffira que votre Président pose la question, le moment venu, pour obtenir une réponse sans ambiguïté.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que je ferai très volontiers !

M. YVON.- Ne pensez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il serait plus efficace de fixer par arrêté les prix du poisson ?

M. LE MINISTRE.- Je crois qu'il ne faut pas le faire. Les accords sont passés entre professionnels. Les traduire sous forme d'arrêtés serait en changer le caractère et leur enlever leur souplesse.

#### Construction navale

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous consacrer encore quelques minutes pour nous dire où en est le problème des constructions navales ?

M. LE MINISTRE.- La situation est maintenant assainie. Les chantiers ont des commandes pour trois ans environ, grâce à la loi d'aide. Toutefois, les chantiers de la Gironde, à Bordeaux, ont préféré se réserver pour bénéficier de prochaines commandes militaires.

Ce qui ne revient pas à dire que tout soit terminé, dans ce domaine, et que la situation soit définitivement satisfaisante.

Il faut considérer, en effet, que la concurrence étrangère va continuer à s'exercer, de plus en plus même, à cause de la renaissance des chantiers allemands.

Les chantiers français devraient profiter du répit actuel pour modifier leurs méthodes de travail et augmenter leur rendement.



A ce sujet, les résultats de l'enquête à laquelle je viens de procéder dans les pays nordiques sont caractéristiques. Les ouvriers qui faisaient partie de la mission ont compris, comme les techniciens, les enseignements à en tirer. Ils sont de quatre ordres :

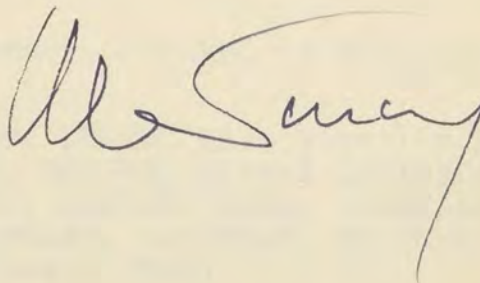
- 1°) pour les <sup>2</sup>amateurs : unification des tonnages selon les modèles proposés par les chantiers;
- 2°) pour les constructeurs : démarrage des travaux, seulement après mise en place de tous les matériaux sur les chantiers;
- 3°) pour les ouvriers : meilleures conditions de travail, horaires, notamment, mieux aménagés, par exemple, journée de 7 heures 30 à 16 heures, avec 3/4 d'heure de pause pour déjeuner, ce qui évite pertes de temps <sup>et</sup> fatigues supplémentaires et améliore le rendement;
- 4°) pour l'Etat, enfin : fourniture de tôles à meilleurs prix pour abaisser les prix de revient.

En conclusion, il sera bon d'alerter les intéressés et, en particulier, d'inviter les constructeurs à ne pas trop compter sur la loi d'aide pour faire face à la concurrence étrangère mais à faire plutôt des efforts supplémentaires pour produire à meilleur compte.

M. LE PRESIDENT.- Je suis sûr que toute la Commission est d'accord sur vos conclusions et je vous remercie de nous avoir donné ces indications.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Président,



CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-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-

Séance du Mardi 7 Octobre 1952

-O-O-O-O-

La séance est ouverte à 17 Heures 30

-oOo-

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, FRANCESCHI, JEZEQUEL,  
LACHEVRE, RAZAC, VOURC'H.

Excusés : MM. CLAIREAUX, DENVERS, HOUDET, LE BOT, LE DIGABEL.

Absents : MM. AJAVON, DELRIEU, DULIN, Mlle Mireille DUMONT,  
MM. Charles DURAND, ESTEVE, Albert LAMARQUE,  
LASALARIE, LEONETTI, MARCOU, MILH, PAUMELLE,  
Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, SYMPHOR,  
Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

-oOo-



- 2 -

ORDRE DU JOUR

- Examen du projet de loi (n° 449, année 1952) ratifiant la Convention Internationale sur les pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest.  
Nomination d'un rapporteur.
- Questions diverses.

-:-:-

COMPTE-RENDU

Pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest.-

M. LE PRESIDENT. Le projet de loi que vient de voter l'Assemblée Nationale doit être promulgué le plus tôt possible. Il importe, en effet, que soit ratifié le traité qu'il vise, afin que la France puisse siéger, avec pleins pouvoirs, à la prochaine session de la Conférence.

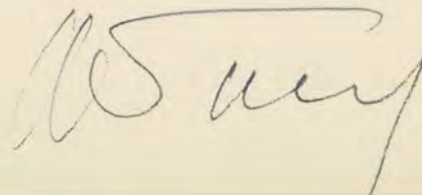
Etant donné que les problèmes à étudier se situent dans la zone Atlantique où se trouve Saint-Pierre et Miquelon, je pense qu'il serait bon de confier le rapport du projet de loi à notre collègue M. Claireaux, Sénateur de ce territoire.

M. RAZAC. M. Claireaux n'est pas encore rentré à Paris, mais il ne tardera que de quelques jours. En son nom, j'accepte le rapport, que je ferais d'ailleurs s'il était nécessaire.

La proposition du Président est acceptée par la Commission.

La séance est levée à 17 Heures 40.

Le Président,



CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-----

Présidence de M. ABEL DURAND, président

-----

Séance du mercredi 5 novembre 1952

-----

La séance est ouverte à 9 heures 45

-----

Présents : MM. CLAIREAUX, DELRIEU, HOUDET, JEZEQUEL, VOURC'H  
Excusés : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, LACHEVRE, LAMARQUE, MILH, RAZAC.  
Absents : MM. AJAVON, BOUDINET, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. Charles Durand, ESTEVE, FRANCESCHI, LASALARIE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, MARCOU, PAUMBELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

-----

.../...



- 2 -

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Claireaux sur le projet de loi (n° 449, année 1952) ratifiant la Convention Internationale sur les Pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest.

II - Nomination d'un rapporteur pour la proposition de résolution (n° 478, année 1952) tendant à inviter le Gouvernement à entreprendre de façon efficace la lutte contre les marsouins.

III-Questions diverses.

--:--:--

COMPTE RENDUPêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest

M. CLAIREAUX:- Avant de vous communiquer le rapport que vous avez bien voulu me confier sur le projet de loi mis à l'ordre du jour, je crois utile d'analyser sommairement le traité international qu'il a pour but de ratifier.

Ce traité est d'initiative américaine. Il a été conçu dans le but déclaré d'éviter, aux lieux de pêche situés dans la partie nord-ouest de l'Atlantique, le sort de ceux qui sont situés dans sa partie nord-est. Vous savez que, depuis une vingtaine d'années, les pêcheurs se plaignent de l'épuisement des fonds qu'ils y constatent à chaque saison.

Cet état de choses est très préjudiciable à leur industrie dont elle restreint le rendement tout en obligeant ~~des~~ chalutiers à rechercher de nouveaux emplacements de pêche.

Des mesures ont été envisagées et des réglementations établies pour y remédier afin de favoriser une reconstitution des fonds autrefois très poissonneux.

La situation est moins grave pour les fonds de l'Atlantique Nord-Ouest (Terre-Neuve, côtes du Canada et du Groënland) mais, partant du principe qu'il vaut mieux prévenir que guérir le Gouvernement des Etats-Unis a pris les devants en provoquant, dès maintenant, une nouvelle institution internationale groupant tous les Etats intéressés, afin de prendre en commun des mesures de conservation.

.../...



- 3 -

On aboutit ainsi à la signature du Traité qui nous est soumis, qui prévoit la constitution de conférences et de commissions habilitées à prendre les décisions qui s'avèreraient nécessaires pour protéger les fonds de pêche.

Onze Etats d'Europe et d'Amérique ont signé le traité, dont la France doublement intéressée; d'une part, à cause de son importante flotte de chalutiers de grande pêche connue sous le nom de "Terre-Neuve" et; d'autre part, à cause de sa possession de Saint-Pierre-et-Miquelon, vraie capitale des Bancs de Terre-Neuve durant plus d'un siècle et pour laquelle une ère nouvelle de prospérité semble devoir s'ouvrir grâce aux méthodes modernes de congélation du poisson.

Pour le détail des dispositions arrêtées, il suffit de se reporter à l'annexe du projet de loi pour en saisir l'importance. La difficulté majeure qui surgit au cours des discussions est relative à la fixation de la limite des eaux territoriales; la position prise par le Gouvernement des Etats-Unis, contraire au droit classique en la matière, amène les gouvernements français, espagnol et italien à refuser leur accord sur le paragraphe 2 de l'article premier.

Sous cette réserve, incluse d'ailleurs dans le Traité, votre Commission serait, je crois, bien inspirée de donner un avis favorable au projet de loi qui lui est soumis.

Quant à moi, je saisis cette occasion pour rappeler l'importance du territoire que je représente ici : Saint-Pierre-et-Miquelon, seuls vestiges des possessions françaises en Amérique du Nord, sont la justification des droits de pêche de notre pays dans l'Atlantique Nord-Ouest. Nous devons veiller à les conserver au sein de l'Union Française en éloignant les convoitises dont elles sont l'objet de la part de leurs puissants voisins, les Etats-Unis et le Canada.

M. LE PRESIDENT.- M. Claireaux vient de nous exposer complètement et clairement l'objet du projet de loi. Je pense que nous serons tous d'accord pour approuver son rapport.

La Commission approuve le rapport de M. Claireaux.

o

o o

.../...



Mar. 5.11.52.

19

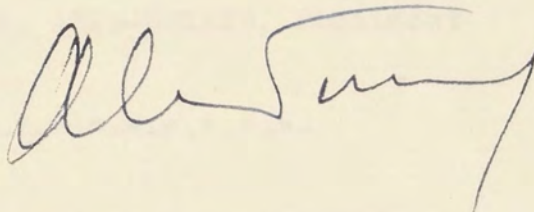
- 4 -

Lutte contre les marsouins

La Commission désigne M. Vourc'h comme rapporteur de la proposition de résolution (n° 478, année 1952) tendant à inviter le Gouvernement à entreprendre de façon efficiente la lutte contre les marsouins.

La séance est levée à 10 heures 15.

Le Président,

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

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

Séance du mercredi 19 novembre 1952

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

La séance est ouverte à 11 heures 20.

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, DELRIEU, DENVERS, ESTEVE,  
HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, MILH, RAZAC,  
SYMPHOR, TELLIER, VOUREC'H, YVON.

Excusés : MM. AJAVON, BOUDINOT, LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL,  
ROMANI.

Absents : M. DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. Charles DURAND, FRANCESCHI,  
LEONETTI, MARCOU, SATINEAU, PAUMELLE, Marcel PLAISANT.

-\*-\*-\*-

/...



Ordre du Jour  
-----

- Examen du projet de loi (n° 4271 A.N.) relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Marine Marchande).
- Questions diverses.

-\*-

Compte-rendu.-Budget Marine Marchande

M. LE PRESIDENT.- Je crois, mes chers collègues, que M. Denvers a suivi de près la discussion du budget devant l'Assemblée Nationale et je le prie de bien vouloir nous faire profiter de ses observations.

M. DENVERS.- Le projet de budget qui nous est soumis ne présente aucun caractère d'originalité par rapport aux précédents. Seules des observations de détail peuvent être présentées. Elles porteront, d'abord, sur l'augmentation de la subvention, à l'Etablissement National des Invalides de la Marine, d'un milliard, en chiffres ronds, nécessitée par le réajustement des pensions des marins.

A signaler, également, l'augmentation des subventions aux Compagnies de navigation à caractère national (Cie Générale Transatlantique et Messageries Maritimes), justifiée, en partie tout au moins, par le déficit provoqué par l'insuffisance des tarifs de transport. Pour la C.G.T., en particulier, les tarifs ne sont pas fixés librement : ils dépendent d'accords internationaux et la Grande Bretagne s'oppose à une révision des prix de passages sur l'Atlantique Nord. Ceux-ci sont au coefficient 14 par rapport à 1939, tandis que les frais d'exploitation ont largement dépassé le coefficient 20.

/...



D'autre part, notre Commission doit se prononcer sur les critiques faites par le rapporteur pour avis de la Commission de l'Assemblée Nationale, M. Mazier, sur la composition du personnel de l'Administration centrale de la Marine Marchande qui semble comporter un trop fort contingent d'administrateurs de l'Inscription Maritime (personnel extérieur) et d'agents contractuels.

M. LE PRESIDENT.- Il y a cependant un intérêt certain à voir figurer aux effectifs de l'Administration Centrale un personnel très au courant des questions maritimes pour les avoir pratiquées dans les ports. La situation est la même dans d'autres Ministères, à celui de la France d'Outre-Mer, par exemple.

En outre, l'Administration Centrale ne peut être critiquée pour ce qu'elle utilise les services de techniciens tels que les ingénieurs du Génie Maritime ou des constructions navales.

En ce qui concerne le déficit des compagnies nationales, il faut retenir qu'il est en augmentation du fait de l'accroissement des charges d'amortissement, dues à la mise en service d'unités nouvelles pour remplacer les unités trop vieilles, amorties depuis longtemps.

D'autres questions peuvent être posées, et doivent l'être, telles que les incidents du "Flandre" et la construction d'un nouveau paquebot transatlantique.

M. DENVERS.- A ce point de vue, c'est le problème du rajeunissement de la flotte qu'il faudra étudier. Il y a 30% de nos bateaux qui sont hors d'âge.

Une question secondaire à voir également, celle du petit cabotage, qui périclité, faute de bâtiments.

M. DELRIEU.- Je voudrais savoir quel avantage tire l'Etat du privilège de pavillon, en ce qui concerne les transports maritimes entre la métropole et l'Algérie et s'il justifie les sujétions qu'il entraîne pour les Algériens.

LE PRESIDENT.- C'est un principe de droit public. Pour connaître les avantages de ce privilège, on pourrait comparer le trafic algérien avec le trafic tunisien, qui, lui, est libre. Mais cela ne pourrait donner que des indications.

De toute façon, la question sera posée au Ministre.



M. SYMPHOR.- Je reviendrai, à l'occasion de la discussion budgétaire sur le problème des relations maritimes avec les Antilles. On prétend que l'exploitation de la ligne est déficitaire. Ce qui paraît étonnant si l'on considère ce que rapporte le transport des bananes : 2 milliards de bénéfices par an, soit 2 frs par kg, alors que le producteur ne touche que 16 frs.

Il est peut être excessif d'utiliser ce bénéfice de la Compagnie Générale Transatlantique pour compenser le déficit des paquebots qui, pourtant, sont toujours complets.

M. LE PRESIDENT. S'il y a déficit, c'est que la plupart des passagers ne paient pas le tarif complet. Ne paient ~~que~~ <sup>pas</sup> les passages à destination des ports étrangers.

M. DENVERS.- Je crois qu'il faudrait intervenir une nouvelle fois sur l'organisation de l'enseignement maritime dont les imperfections ont été maintes fois signalées.

LE PRESIDENT.- J'en suis tout à fait partisan. C'est une question de révision des programmes, de paiement des professeurs et d'écoles à créer ou à déplacer.

M. DENVERS.- Enfin, après l'Assemblée Nationale, nous devons appeler rigoureusement l'attention du Ministre sur la non application de l'article 55 de la loi du 12 avril 1941, modifié par l'article 14 de la loi du 22 septembre 1948. Le Gouvernement n'a pas tenu ses engagements en ce qui concerne la fixation du salaire forfaitaire. Il s'ensuit que les pensions n'ont pas été ajustées et ce sont les petites catégories qui en pâtissent le plus.

Pour s'en tirer, chacun essaie de se faire surclasser si bien qu'en aboutit à une confusion dangereuse. Peut-être sera-t-il nécessaire d'envisager une modification du classement des retraités en diminuant le nombre des catégories, ce qui paraît difficile en pratique.

M. YVON.- L'erreur a été de prévoir vingt catégories, alors que sept ou huit auraient dû suffire. Mais, les choses étant ce qu'elles sont, le Gouvernement se doit d'appliquer un texte dont il a demandé le vote <sup>au</sup> Parlement.

M. CLAIREAUX.- L'augmentation des pensions entraînera-t-elle une augmentation des ~~pensions~~ <sup>cotisations</sup> ?

M. DENVERS.- Naturellement !

/...



M. CLAIRE ~~AUX~~ - Ce serait alourdir les charges des marins !

M. DENVERS.- Il faut être raisonnable !

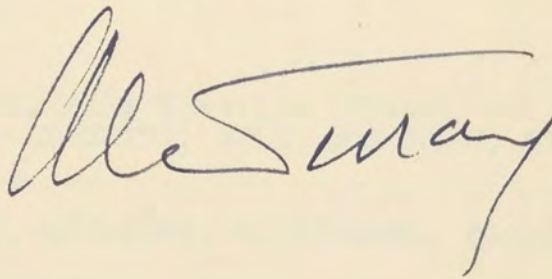
M. YVON.- On pourrait envisager, comme en Norvège, d'affecter une fraction des recettes douanières pour alimenter la Caisse de retraites des marins.

M. LE PRESIDENT.- Messieurs, je pense que la Commission peut faire confiance à M. Denvers pour soutenir, en séance publique, les divers points de vues que nous venons d'entendre exprimer.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 12 heures 10.

Le Président,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A. Suray', is written below the text 'Le Président,'.



COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-----

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-----

Séance du jeudi 27 novembre 1952

-----

La séance est ouverte à 9 h. 40

-----

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM.  
JEZEQUEL, LACHEVRE, LEONETTI, MILH, SATINEAU, SYMPHOR,  
VOURCH. LEBOT

Excusés : MM. BOUDINOT, CLAIREAUX, LAMARQUE, LE DIGABEL, RAZAC,  
TELLIER.

Délégué : M. LACHEVRE (par M. HOUDET).

Absents : MM. AJAVON, DELRIEU, DULIN, Charles DURAND, ESTEVE, FRANCESCHI,  
LASALARIE, MARCOU, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
YVON.

-----

ORDRE DU JOUR

I - Audition de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du  
Tourisme, sur le projet de loi (n° 560, année 1952) relatif au déve-  
loppement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des ser-  
vices civils pour l'exercice 1953 (Marine Marchande). .../...

II - Questions diverses.

-----

Budget de la Marine Marchande

Séance ouverte à 9 heures 40

-:-:-

M. ABEL-DURAND, président de la commission de la Marine et des Pêches. En ouvrant la séance, je remercie M. le ministre de la Marine marchande, - car il me permettra de lui conserver ce titre.

M. André MORICE, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme. Très volontiers.

M. LE PRESIDENT. ... d'avoir bien voulu venir devant nous pour que nous puissions recevoir ses observations et lui poser des questions présentant un intérêt à l'occasion de l'examen de son budget.

Je ne crois pas que ce budget soulève des difficultés considérables, sauf sur un point particulier dont nous nous entretiendrons.

Je demanderai maintenant à nos collègues de bien vouloir poser leurs questions.

M. SYMPHOR. Je poserai la question du rôle des équipages des départements d'Outre-mer.

M. VOURC'H. Je poserai une petite question relative à l'Administrateur Général Guét.

M. JEZEQUEL. Je voudrais de nouveau attirer l'attention de M. le ministre sur la crise des états-majors.

M. DENVERS. Mes questions porteront sur les subventions aux Compagnies et, bien sûr, sur l'article 55.

M. LE MINISTRE. Je voudrais demander à M. Symphor de bien vouloir préciser les points particuliers qu'il voudrait que j'évoque.

M. SYMPHOR. C'est très simple : En vertu de la circulaire de 1939, les marines des départements d'Outre-mer



ont été rangés dans une catégorie qu'ils estiment incompatible avec leurs revenus. Vous savez que cette circulaire de 1939 avait fixé des salaires forfaitaires que l'on a ensuite majorés dans une proportion de 30 %. Il s'agit d'une pêche à caractère artisanal ayant lieu près de la côte ; je ne vous donne pas les chiffres, mais le nombre des marins-pêcheurs est extrêmement élevé.

Le versement de leurs cotisations est de l'ordre de 30 à 40.000 francs par an, ce qui représente à peu près la moitié de leurs revenus. Ils demandent à être déclassés et rangés dans la catégorie inférieure ; ils auraient donc une retraite proportionnelle aux arrérages versés. Vos services m'avaient dit qu'ils avaient été rangés à la dernière classe des pêcheurs ; votre directeur du service avait préconisé la création d'un état intermédiaire.

M. LE MINISTRE. Je voudrais dire à M. Symphor que je lui donnerai des précisions lors de ma réponse à la question relative à l'article 55.

Je dois <sup>préciser</sup> dire que je suis en présence d'une situation que je m'efforce de résoudre depuis un certain temps. Le problème est très délicat ; peut-être peut-on trouver une solution dans une modification des diverses classifications ?

La question de l'utilisation de la vedette garde-pêche revient souvent et j'ai moi-même été fréquemment alerté par les parlementaires de la région. Mes services me répondent : "La vedette est là à titre tout à fait temporaire ; maintenant, elle est remise en état et rentre en activité". Je vais m'en assurer parce qu'elle devrait l'être.

M. VOURC'H. Elle est toujours en réparation à Lorient. Elle a été construite il y a six ans ; le moteur avait coûté 40 millions environ et, depuis, elle possède un équipage de huit hommes qualifiés, qui n'ont jamais rien fait. Cela ne leur est pas imputable car, dès qu'ils ont voulu sortir, il a fallu entreprendre pendant des mois des réparations ; durant ce temps, l'équipage était inactif et percevait son traitement. Ils sont la risée des habitants du port de Douarnenez où cette vedette est affectée.

Voilà donc un bateau qui, depuis des années, coûte à la Marine marchande un certain nombre de millions ; j'estime qu'ils seraient bien mieux affectés à faire autre chose.



M. LE MINISTRE. Surtout avec un budget aussi misérable que le nôtre !

Je vous promets de voir où en est cette question.

M. VOURC'H. Il y a une disproportion entre la coque et le poids de l'intérieur ; le bateau ne pourra jamais servir. Si l'on dit au constructeur que la faute a été commise par lui, il répondra : "Je l'ai construit selon les données qui m'ont été fournies". Mais, de toute façon, il y a une faute que l'on ne doit pas perpétuer.

M. LE PRESIDENT. Il a été construit dans un petit chantier, à Tréboul.

M. LE MINISTRE. D'après les réponses qui m'avaient été faites, je considérais que le problème avait été réglé. Je vais tout de suite me renseigner et prendre une décision ; il est certains que, si l'on ne peut pas s'en servir, il vaut mieux l'abandonner.

M. LE PRESIDENT. Je crois qu'on ne veut pas l'exposer quand il fait mauvais temps.

M. VOURC'H. J'avais suscité une démarche ; une commission de trois techniciens s'était présentée pour examiner le problème. Elle avait conclu que la vedette ne pouvait sortir que par beau temps, mais cela dure depuis six ans.

M. LE PRESIDENT. J'ai dû questionner les administrateurs, deux directeurs de la région de Nantes. Il y a un défaut de qualité et cela est bien connu par le personnel. On en est même à se demander s'il n'y en a pas d'autres dans le même cas dans le Sud-Ouest.

M. LE MINISTRE. En ce qui concerne la crise des états-majors, c'est tout le problème de l'enseignement maritime qui se pose.

M. JESEQUEL. J'ai pris des renseignements dans différentes compagnies. A la Compagnie transatlantique, par exemple, il y a 118 manquants pour le pont et 193 pour les machines, ce qui fait une proportion de 25 % pour le pont et de 39 % pour les machines.



M. LE MINISTRE. Il y a même des compagnies où le pourcentage est plus élevé.

M. LE PRESIDENT. Je me demande si les dérogatoires sont en majorité.

M. LE MINISTRE. Non, mais il y a des compagnies où le pourcentage est important.

Voilà le problème tel qu'il se pose : il est né d'un certain nombre de choses et notamment de la guerre. A ce moment, un certain nombre d'hommes ont cessé de naviguer et ont trouvé des emplois à l'intérieur qu'ils n'ont plus quittés. Cette situation difficile est née de ces bouleversements, car il serait inexact de dire que les jeunes, sur la côte, n'ont pas la vocation maritime. Ils l'ont conservée. Par conséquent, c'est déjà un élément extrêmement important et il faut voir ce que l'on peut faire.

Nous nous trouvons devant le problème suivant : devons-nous agrandir nos écoles de la Marine marchande, qui sont dans une situation assez précaire sur le plan matériel, afin de répondre aux besoins immédiats ?

J'ai fait une enquête pour déterminer dans quelles proportions partiraient les officiers, selon leur âge. D'après les travaux intéressants qui ont été effectués, on a pu me dire : "Tant d'officiers partiront en 1955, et ainsi de suite pour les autres années". Dans trois ou quatre ans, nos écoles de la Marine marchande arriveront à avoir un nombre d'officiers correspondant sensiblement à nos besoins.

On ne peut développer ces écoles que si, dans trois ou quatre ans, les officiers qui en sortiront trouveront effectivement à s'embarquer. Il ne faut pas donner aux jeunes une formation et leur dire ensuite : "Il n'y a pas moyen de vous occuper". Par conséquent, nous avons intérêt à déterminer les besoins de nos écoles pour le retour à la période normale ; pendant les trois ou quatre années difficiles, il sera nécessaire de trouver des solutions provisoires pour y faire face.



- 11 -

Je divise donc le problème en deux. D'abord, l'organisation de nos écoles en vue de la préparation définitive d'un certain nombre d'officiers correspondant aux besoins; ensuite, ce qui peut être fait pendant la période de transition.

Si j'aborde la première partie de l'exposé, c'est-à-dire l'organisation de nos écoles, je pars du principe, les ayant visitées, que leur organisation actuelle est particulièrement déficiente, qu'elle possède un matériel désuet, par exemple des tours datant de 1900. Si nous voulons préparer convenablement des officiers de pont et des officiers mécaniciens, il faut procéder à une refonte de nos établissements et leur assurer un équipement qui soit moderne. Malgré toute la volonté que nous avons de revoir le problème des professeurs pour les attirer chez nous et pour leur accorder un certain nombre d'avantages, tant que nous n'aurons pas les crédits nécessaires pour équiper ces écoles, tout ce que nous pourrons faire sera vain.

C'est en vertu de ce principe que j'ai discuté avec M. le Président du Conseil et M. le Ministre des finances <sup>afin</sup> pour obtenir que, dans un projet général d'équipement des établissements scolaires, nous obtenions pour la marine marchande des crédits permettant d'équiper nos établissements. Après des discussions prolongées, j'ai pu obtenir qu'un crédit de 3.500 millions soit mis à notre disposition pour l'équipement des écoles de la marine marchande. La première partie de ce crédit est inscrite dans le projet d'équipement de l'éducation nationale et des engagements ont été pris par les finances en ce qui concerne les autres tranches. Si donc ce projet est voté, nous aurons doté nos écoles de la marine marchande des crédits nécessaires à leur équipement.

Quand je dis "équipement", cela ne signifie pas que nous jetterons bas les écoles existantes, mais au contraire que nous chercherons à réaliser le plus possible d'améliorations, sans nous laisser entraîner à des dépenses somptuaires. Je veux que l'architecte en chef utilise notre argent dans les meilleures conditions, en restant dans les réalisations simples mais qui nous permettent d'avoir des établissements sains, bien équipés, pourvus d'un matériel moderne et répondant à la nécessaire formation de nos officiers. Nous avons d'ailleurs établi sur ce point un programme détaillé.

Par conséquent, si, comme je l'espère, cette somme de 3.500 millions est maintenue jusqu'au bout et si nous avons des crédits pour nos écoles d'apprentissage, nous pourrons faire face à tous nos besoins d'équipement.



- 12 -

Cela va d'ailleurs entraîner certaines modifications. Nous allons par exemple supprimer l'école d'officiers de pont de Paris et nous la reporterons sur le littoral breton, car cette formule me semble préférable. Toutefois, nous conserverons à Paris l'école des mécaniciens. En effet, la pénurie est encore plus marquée pour les officiers mécaniciens et l'école de Paris, dont le recrutement vient de l'est et de la région parisienne, a précisément le plus de possibilités de recrutement dans ce domaine des officiers mécaniciens. Il serait donc dangereux de supprimer cette école alors que, pour la formation de cette catégorie d'officiers, Paris se trouve particulièrement bien placé.

Les perspectives, dans ce domaine, sont donc assez réconfortantes. Si les Assemblées votent ce projet, et je pense qu'il n'y aura pas trop de difficultés, nous serons en mesure de donner un équipement valable à nos écoles.

Nous n'en poursuivons pas moins le projet de réforme de notre enseignement. Nous avons pris cette année une première mesure qui s'est traduite par un concours national d'entrée qui nous a donné certaines satisfactions. Tout d'abord, il est plus équitable d'avoir un niveau moyen normal pour les différentes régions de France. De plus, nous avons donné une priorité d'installation aux jeunes, selon l'école de leur choix et, dans la majorité des cas, nous avons pu répondre au désir de ces jeunes.

Ce régime sera meilleur quand nous aurons installé un internat. Il faut en effet que les jeunes soient placés dans un cadre normal et ne soient plus mal logés comme ils le sont actuellement. Chaque école sera d'autre part dotée d'un petit bâtiment d'application qui nous permettra de voir dès le début si les jeunes sont capables de supporter la mer et s'ils s'intéressent à ce métier.

Ce concours nous a donné des résultats intéressants et va permettre d'éviter un grave danger. En effet, jusqu'à présent, nous faisons un recrutement régional ~~avec recrutement régional~~. Or, nous constatons que, pour l'examen de passage de première année en seconde année, il y avait parfois 50 % des élèves qui n'étaient pas admis à passer dans l'année supérieure. Le résultat était qu'après avoir gardé ces jeunes pendant un an, on leur disait de retourner vers d'autres voies. Il paraît plus normal de faire la sélection dès la première année afin d'éviter cette perte de temps d'une année.



- 13 -

Je suis en train d'ailleurs de modifier quelque peu les conditions de ces examens. Je ne voudrais pas que les épreuves en soient trop théoriques. En liaison avec les armateurs, je me préoccupe actuellement, d'autre part, de créer un système permettant de donner des points aux jeunes ayant déjà navigués, car cette expérience est très utile dans ce métier.

Je dois dire que, jusqu'à présent, au cours de l'étude du projet de réforme, j'avais entendu tout le monde : armateurs, syndicats, etc..., mais je n'avais eu que des avis discordants et toutes les réunions s'étaient bornées à opposer des avis contradictoires. Il y avait beaucoup de majorités négatives, mais pas beaucoup d'idées constructives. J'avais donc été amené à dire : "Nous avons pris les avis de tous, ces avis ne sont pas concordants, mais il faut maintenant que nous établissions notre projet." Or, je vois à l'heure actuelle la plupart des intéressés revenir à nous et déclarer : "Nous sommes disposés à vous apporter des idées concrètes." J'ai reçu il y a trois semaines des membres du comité central des armateurs. Ils m'ont dit : "Vous êtes engagé dans la réforme. Vous allez sortir de nouveaux textes. Nous voudrions que vous nous entendiez et nous vous apporterons même un concours financier".

C'est la raison pour laquelle j'ai décidé que la sortie des nouveaux textes serait retardée quelque peu, de façon à reprendre contact avec des organismes intéressés, qui sont évidemment qualifiés en la matière. J'ai donc repris l'étude des différentes questions, avec le comité central des armateurs en particulier. Je pense ainsi, pouvoir cette fois sortir des textes qui, s'ils n'ont pas l'accord total des intéressés, auront du moins subi l'épreuve du contact avec ces derniers.

C'est précisément avec les intéressés et notamment avec le comité central des armateurs, que j'ai été amené à étudier l'autre aspect du problème, c'est-à-dire la période de transition. Je cherche actuellement à mettre au point les mesures de transition qui, pendant trois ou quatre ans, permettraient de palier l'insuffisance de nos officiers. Les armateurs m'ont dit : "Pourquoi ne pas faire un double cours dans vos écoles maritimes, un premier cours le matin pour une promotion, un deuxième cours l'après-midi pour une autre promotion ?" Ceci paraît difficile à réaliser car il y a d'abord un problème de professeurs. D'autre part, nos promotions sont déjà suffisantes pour nos écoles et ont besoin de la totalité du temps pour être formées.



- 14 -

Certaines compagnies ont proposé une autre formule qui a déjà été expérimentée. Elle consiste à embarquer des jeunes sur un bâtiment et à leur adjoindre un professeur, ce qui leur permet de recevoir en même temps des connaissances théoriques et une formation pratique excellente. Nous pourrions ainsi organiser un certain nombre de stages et donner à ces jeunes des facilités pour avoir les diplômes indispensables. Ces mesures sont actuellement à l'étude mais, comme je viens de le dire, l'expérience a déjà été faite, notamment par la Compagnie des Chargeurs Réunis pour la formation de ses officiers et elle a donné de bons résultats. La compagnie générale transatlantique l'a fait également.

Il faut donc, d'une part, mettre en place l'édifice définitif de nos écoles modernes et d'autre part étudier, pour la période de transition, les mesures qui permettraient de palier cette grosse difficulté que nous avons actuellement en ce qui concerne nos officiers. Il est évident que lorsque les jeunes qui entrent maintenant dans nos écoles, sortiront à effectifs pleins, nous pourrons effectuer un certain étalement. Il convient aussi de tenir compte d'un certain coefficient de départs dont le nombre reste indéterminé. Nous faisons des prévisions, mais elles sont incertaines et il faut s'assurer une marge. Voilà comment se pose le problème.

En ce qui concerne les écoles d'apprentissage, nous envisageons également de limiter le nombre des élèves aux places disponibles et d'étaler les sorties pour faciliter les embarquements.

M. JEZEQUEL.- On l'a fait cette année.

M. LE MINISTRE.- C'est exact.

Le problème de l'équipement se pose aussi pour nos écoles d'apprentissage. Vous avez visité ces écoles. Il est évident qu'elles exigent de nombreuses améliorations, notamment dans le domaine de la mécanique, qui est le plus préoccupant, car nous avons maintenant sur nos bâtiments des engins très délicats à mener.

En liaison avec les ingénieurs des Arts et Métiers nous venons de mettre sur pied une formule qui paraît tout à fait opportune et je pense que maintenant, avec la quatrième année qui fonctionne aux Arts et Métiers, nos ingénieurs, après un cours stage, pourront entrer immédiatement dans notre Flotte avec le grade d'officier. Il ne paraît pas douteux qu'un ingénieur des Arts et Métiers qui a quatre ans d'école et qui, pendant un an, s'est lancé dans des formules expérimentales importantes, peut entrer de plein pied dans notre marine marchande.



- 15 -

Certes, le problème est angoissant et nous cherchons à serrer la réalité le plus près possible pour répondre aux besoins. Il suffit de faire quelques traversées sur des cargos pour se rendre compte de la difficulté de la situation. J'ai pu souvent constater que le commandant de bord, qui n'est pas sûr de ses jeunes officiers, s'impose souvent d'être sur le pont pour suppléer à certaines insuffisances.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, la crise ne tient-elle pas, en dehors de l'insuffisance de recrutement, à l'instabilité des élèves et des officiers eux-mêmes ? Ne constate-t-on pas des départs dans une proportion anormale, tenant à ce que le degré d'instruction donné dans les écoles fait que les jeunes gens qui en sortent se sentent aptes à une profession plus agréable pour eux et pour leurs femmes ?

M. LE MINISTRE.- Dès qu'un officier de la marine marchande se marie, il y a évidemment une influence qui joue sur lui et qui tend à le garder à terre.

M. LE PRESIDENT.- Cette instabilité ne se fait-elle pas sentir davantage encore pour les officiers mécaniciens que pour les officiers de pont, ~~aux~~ du fait qu'ils ont reçu une formation leur permettant de rechercher une situation ailleurs ?

M. LE MINISTRE.- C'est exact, bien qu'ils aient, en tant que mécaniciens de la marine, un métier sûr, tandis qu'à terre, ils peuvent subir les fluctuations du marché du travail.

Evidemment, nous avons à l'heure actuelle, dans notre recrutement, moins d'élèves officiers mécaniciens que nous voudrions en avoir. C'est précisément le point que nous cherchons à résoudre. Au dernier concours, nous avons eu quelques insuffisances quant au nombre de candidats. C'est un problème bien délicat.

M. LE PRESIDENT.- Cela ne provient-il pas notamment de certaines exigences excessives pour les conditions d'admission ?

M. LE MINISTRE.- Je ne crois pas, puisque nous avons actuellement des jeunes officiers mécaniciens qui font des stages sur des bâtiments et chez lesquels on peut constater un certain manque de connaissances notamment en matière de mécanique.



- 16 -

Nous avons maintenant, sur nos navires, des moteurs qui sont très délicats et qui exigent de sérieuses connaissances. D'ailleurs, on revient actuellement à une simplification des moteurs. Les grosses firmes de fabrication de moteurs sortent déjà des modèles beaucoup moins compliqués. Je connais une maison de Copenhague qui fabrique en ce moment des turbines à vapeur.

M. JEZEQUEL.- Les conditions d'examen étaient un peu sévères et déjà M. Defferre et vous-même, Monsieur le Ministre, avez pris des dispositions en la matière. Les vocations ne manquent pas et les effectifs de nos écoles d'officiers de pont sont, je crois, largement suffisants.

M. LE MINISTRE.- Il est exact qu'aux écoles d'officiers de pont, il se présente deux ou trois fois plus d'élèves qu'il n'y a de places, mais quelle sélection voulez-vous que l'on fasse ? J'essaie de parer à cela en donnant des points supplémentaires à ceux qui ont l'expérience de la navigation.

M. JEZEQUEL.- Il y a aussi une crise de professeurs, Monsieur le Ministre. A Paimpol, dans une classe, il y a un professeur pour 84 élèves.

M. LE MINISTRE.- En ce qui concerne les professeurs, il faut trouver un moyen de les attirer vers cette profession et de les y retenir. J'ai reçu, à l'occasion d'un examen, la visite de l'inspecteur général Pacé qui est venu avec quelques-uns des examinateurs. Il y avait notamment parmi eux un examinateur mécanicien. Or, il a fait subir un examen à des jeunes gens qui gagnaient plus que lui. C'est plutôt décourageant.

Parmi les mesures provisoires envisagées, j'ai oublié de vous en indiquer une. Il s'agit d'éviter l'évasion des officiers vers le pilotage, notamment en modifiant les âges pour le pilotage, de façon que des hommes encore jeunes ne viennent pas y chercher refuge.

M. LE PRESIDENT.- Ce phénomène ne nous est pas spécial; il existe également dans les autres marines. Comme j'ai eu l'occasion de l'apprendre lors de la venue du navire belge "Le Mentor" à Nantes. La Belgique notamment connaît la même crise que nous.

M. LE MINISTRE.- Nos effectifs de pilotage sont pleins. Il n'y a donc pas de risques dans l'immédiat, mais dans quelques années il faudra résoudre le problème. C'est le cas, par exemple, pour le corps de pilotage de St-Nazaire qui est actuellement composé d'anciens.



- 17 -

M. LE PRESIDENT.- Le recrutement des officiers de pont pose un problème psychologique et moral angoissant.

M. LE MINISTRE.- Il y a déjà la solution qui consiste à donner des points aux jeunes qui ont navigué. Or le problème est plus aigu, c'est pour la machine, car là, les candidats sont en nombre insuffisants. Nous sommes en train de faire de la propagande pour essayer d'attirer les jeunes qui possèdent le C.A.P.

M. DENVERS.- Mais sans exiger un stage professionnel en plus de ce C.A.P. ?

M. LE MINISTRE.- La nouvelle réforme que je comptais sortir offre justement une entrée de plain pied dans la marine. On le fait pour les ingénieurs des Arts et Métiers. Il faut le faire aussi pour les échelons intermédiaires.

Il y a aussi l'idée de la promotion possible par laquelle, sur le plan horizontal, on peut passer d'une catégorie dans l'autre. Nous avons prévu un certain nombre de stages intermédiaires pour ceux-là qui ne seront évidemment qu'une élite très réduite en nombre, mais à qui il faut donner cette chance.

M. LE PRESIDENT.- Le problème de la machine est certainement très inquiétant pour l'avenir.

Nous avons peut-être épuisé cette question. Je pense, Monsieur le Ministre, qu'abandonnant momentanément tout projet de grandes écoles modernes, il vous faut améliorer ce que vous possédez et améliorer également le recrutement des professeurs. C'est tout ce qu'il vous est possible de faire actuellement. En ce qui concerne les Officiers de pont, il vous faudra en faciliter le recrutement dans les milieux où la vocation maritime existe depuis toujours. C'est peut-être dans ce domaine que la crise est moralement la plus sensible.

La parole est à M. Denvers.

M. DANVERS.- Monsieur le Ministre, est-ce que votre ministère aide au fonctionnement des écoles privées de navigation ?

M. LE MINISTRE.- Cette question a été posée lors de la discussion de ce budget à l'Assemblée nationale, notamment en ce qui concerne l'école de La Rochelle. Je veux bien aider ces écoles, mais dans la limite de nos possibilités et à condition qu'elles accomplissent un travail convenable.



- 18 -  
/-20 -

M. DENVERS. - Je pense à celle de Dunkerque qui fonctionne grâce à diverses aides, notamment de la Chambre de Commerce, et dont la situation est assez précaire.

M. LE MINISTRE. - Il est sans doute possible de soutenir par des subventions des écoles qui sont valables, mais il faut qu'elles acceptent en contre-partie une sorte de contrôle de l'Etat. L'école de La Rochelle, par exemple, qui avait refusé jusqu'ici tout contrôle, a changé d'attitude et nous sommes maintenant en train de chercher de quelles façons nous pourrions l'aider. J'aimerais voir ces écoles se diriger vers la formation de mécaniciens. Ce serait pour moi, une raison supplémentaire d'essayer de les aider. L'école de Dunkerque notamment se trouve dans une région favorable à la formation de mécaniciens.



Mlle Mireille DUMONT. Ence qui concerne l'apprentissage, est-ce que M. le ministre pourrait nous dire s'il envisage une amélioration du contrôle et en particulier du contrôle de gestion ?

M. LE MINISTRE. A la demande des organismes de contrôle, j'ai désigné en septembre dernier un contrôleur d'Etat pour tous les apprentissages maritimes, qui est chargé de suivre leur gestion financière. J'ai répondu ainsi au désir légitime qui avait été formulé. Il y a toute une série de critiques notamment pour l'acquisition d'un terrain à Guivinec. J'ai ici une réponse très pertinente que je n'ai pas eu le temps de donner à l'Assemblée. L'A.J.A.M. est une maison sérieusement menée, qui a donné des résultats heureux. Le fait qu'un contrôleur d'Etat soit chargé de son contrôle financier est la seule chose qui lui manquait. Nous aurons en 1953 un rapport des contrôleurs d'Etat.

Mlle Mireille DUMONT. Je pense que l'apport de l'Etat étant important, le ministère pourrait avoir plus de représentants dans le conseil d'administration.

M. LE MINISTRE. Nous avons les représentants les plus qualifiés au sein de l'A.J.A.M. Les fonctionnaires de la marine marchande sont présents et discutent avec cet organisme. J'espère que le contrôleur d'Etat nous confirmera dans nos sentiments, à savoir que la gestion a été normale.

M. LE PRESIDENT. Nous abordons maintenant le problème des compagnies.

La parole est à M. le Ministre.

M. LE MINISTRE. C'est un problème très important que celui des compagnies de navigation. Je ne peux pas m'empêcher d'éprouver de l'amertume en voyant les critiques par trop vives qu'on leur adresse. Ce sont des compagnies, vous le savez, mixtes, où l'Etat a la majorité, et où il n'est pas seul et à qui on demande des services très importants. J'ai vu dans le même débat à l'Assemblée nationale, protester contre la subvention trop élevée et, en même temps, demander des services supplémentaires, sur la Guyane en particulier. Il y a là une certaine contradiction entre cette discussion très serrée qu'on fait ~~autour~~ de ces crédits de subventions, et en même temps des services qu'on en attend. Il est bon de les situer à nouveau dans leur cadre.

Je voudrais donc rappeler comment nous fonctionnons avec ces compagnies. Les subventions sont destinées à cou-

...



Mar- 27 NOV 1953

39

...  
vrir le déficit d'intérêt public conformément à la convention qui a été approuvée par la loi. On avait admis que la subvention aurait un caractère forfaitaire lié au déficit de l'ensemble sans séparer les lignes libres des lignes contractuelles. On pensait que le déficit de ces lignes se compenserait. Mais le déficit a priori est difficile à faire entre les unes et les autres. On a pensé aussi à leur donner le caractère de régie.

Quoi qu'il en soit, on doit remplacer de régime provisoire par un régime définitif dont je dirai quelques mots tout à l'heure à la lueur des constatations que nous sommes en train de faire en examinant les résultats des dernières années. La formule des subventions couvrant le déficit des services d'intérêt public nous a conduit, et nous conduit de plus en plus vers une exploitation commerciale. Nous avons réduit le nombre des navires à passagers. Nous avons créé une nouvelle ligne entre l'Amérique centrale et le Pacifique Nord. Nous avons fait un effort pour l'Afrique. Nous avons développé nos liaisons avec l'Australie. Voilà donc nos compagnies mixtes qui se sont engagées dans la voie des services commerciaux. Cependant, il y a une espèce de contradiction, puisque le déficit n'a cessé d'augmenter.

Pourquoi la subvention aussi a-t-elle augmenté ? Les taux de fret des marchandises lignes régulières n'ont pas suivi le cours du tramping et en fait, depuis 1950, on assiste à une augmentation extrêmement modérée alors que les frais de main-d'oeuvre ont cru dans des proportions importantes.

Deuxième question : les tarifs de passage. Les taux sont sensiblement inférieurs à ceux d'avant guerre, puisque dans les conférences de l'Atlantique Nord, nous nous trouvons devant une position anglaise qui se refuse à augmenter les tarifs de passage. Les Anglais sont frappés de la concurrence de l'aviation, alors que les paquebots n'ont jamais autant transporté de passagers et alors que nos lignes croisent pourtant. Mais les Anglais sont obnubilés par cette question. Les tarifs maintenus sont donc relativement bas ; et cela est valable même pour l'Indochine où la situation est pratiquement inchangée depuis quatre ans.

Je ferai remarquer cependant qu'au fur et à mesure qu'on met des bateaux neufs, les charges d'amortissement sont très supérieures. Si les bateaux anciens étaient pratiquement amortis, avec les bateaux neufs les charges d'amortissement prennent une tournure différente. Ceci paraît peut-être paradoxal. Certes, nous évitons ainsi une gamme d'assez lourdes réparations sur les bateaux. Mais avec les bateaux que nous avons su entretenir ou que nous avons transformés, c'est

.../...



40  
Mar. 27 NOV 1952

...

*arrivé à son*

la France qui a le coefficient de passagers le plus élevé dans un secteur où la bataille est pourtant rude. La flotte française marchande, les paquebots en particulier, sont un élément extrêmement important d'apport pour le tourisme français. Nous avons là une source de profits qui se répercute sur l'ensemble de l'activité nationale. Nous avons un certain nombre de lignes qui sont des lignes d'intérêt national, comme celle des Antilles, celle de Madagascar où nous sommes amenés à consentir des sacrifices.

Je demande aussi qu'on ne perde pas de vue que la subvention correspond à un service rendu qui intéresse l'ensemble de la Nation. La courx des comptes -puisque'il est question d'imposer un certain nombre de contrôles supplémentaires, ce qui est d'ailleurs un peu vexatoire pour les compagnies- dans son rapport annuel a déclaré de la façon la plus catégorique que nos compagnies témoignaient d'un souci constant d'économies.

Bien sûr cet effort est à poursuivre en renforçant cette conviction d'une exploitation sur des bases commerciales où la responsabilité des administrateurs sera engagée. Je me souviens d'une réunion où M. Jean-Marie, parlant des subventions de l'Etat disait qu'elles représentent 2,5 %, Mon cher président, lui ai-je répondu, je vous félicite, et puisque vous êtes si près du résultat final, faites encore un effort pour qu'il n'y ait plus de subventions, et alors ce sera parfait.

Par conséquent, moi qui suis amené à regarder de près le fonctionnement de ces compagnies, je ne dis pas qu'il n'y a pas d'améliorations à apporter. Si. J'ai accepté un abattement de un million de francs pour souligner qu'il y avait quelque chose à faire. D'ailleurs, j'essayerai aussi de réaliser des économies sur les compagnies nationales. C'est dans cette voie que nous allons nous diriger et nous devons imposer des sacrifices supplémentaires à nos compagnies. Sachez que les débats parlementaires, lorsqu'ils sont un peu injustes, touchent profondément ceux qui de près ou de loin travaillent dans un tel secteur. Maintenant, je voudrais vous faire part d'une constatation, car nous sommes en train de mettre au point la convention finale avec ces compagnies.

C'est qu'en examinant toutes les subventions de toutes les années précédentes, nous arrivons à cette constatation que le montant des subventions de l'Etat correspond à très peu de chose près à l'amortissement exact des paquebots. Nous nous demandons si on ne pourrait pas -la décision n'est pas prise- dire dans la convention nouvelle avec les compagnies de navigation, que l'Etat prendra à sa charge une partie de l'amortissement des paquebots de ces différentes compagnies.

.../...



Max. 27 NOV 1952 41

...

Cela a des avantages et des inconvénients. C'est ainsi que cela nous enlève un peu cet argument que nous avons auprès des compagnies en disant : combinez les dépenses imposées par le service de l'Etat avec les services sur les lignes libres. Je vous pose très loyalement le problème. Mais c'est tout de même une constatation curieuse que de penser que le montant de la subvention de l'Etat correspond à l'amortissement normal des paquebots.

M. LE PRESIDENT. C'est une coïncidence.

M. LE MINISTRE. C'est une coïncidence qui se reproduit sur quelques années. C'est une coïncidence répétée.

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

M. SYMPHOR. Je voudrais vous parler, monsieur le ministre, d'un désaccord entre les affrêteurs et la compagnie générale transatlantique, de laquelle nous ne disons aucun mal? Bien au contraire. L'année dernière, j'en ai rendu un hommage que je lui renouvelle volontiers. Les bateaux sont rapides, confortables et apportent tous les agréments que peuvent attendre les voyageurs. Dans ce domaine, nous sommes tous d'accord pour reconnaître que la compagnie a droit à notre gratitude. Mais il y a le problème du fret de bananiers.

La Martinique a exporté 70.000 tonnes de bananes, ce qui représente près de deux milliards de fret pour la compagnie générale transatlantique. Or, la vente de ce produit est déficitaire. Nous avons donc posé le problème à la compagnie. Elle a dit: nous reconnaissons le bienfondé de votre réclamation, mais quant à nous, nous sommes devant un couperet de la part du contrôleur d'Etat. Monsieur le ministre, ne vous serait-il pas possible de donner des instructions à ce contrôleur pour qu'il examine ce problème, non pas en fonction d'un rendement commercial, mais en fonction de l'intérêt général?

Si le commerce de la banane est touché, c'est l'activité de la Martinique et de la Guadeloupe qui en subit le contre-coup. Ce sont des millions que les affrêteurs ont perdus. Il serait donc normal que la partie qui tire le profit reconsidère le problème. La valeur du fret est supérieure à la valeur du fruit. Le prix est de 45 francs à Dieppe, alors que les frais s'élèvent à 60 francs, ~~et dont~~ dont 26 francs de fret. L'exportateur perd régulièrement 30 à 40 francs par kilo et il ne peut pas dire : je n'expédie pas, car il est lié par un contrat de trois mois.

.../...



42  
Nov. 27 NOV 1952

...

S'il n'envoie pas ses produits, il paye le faux fret, ce qui ne se produit pour aucun autre secteur. Voyez par exemple les pommes. Celui qui les vend a besoin de camions pour les transporter. S'il n'en trouve pas elles pourrissent. L'exportateur doit donc avoir une caution bancaire de premier ordre pour garantir le faux fret, et s'il n'expédie pas, il perd.

La compagnie a donné des tableaux, des statistiques. Mais elle a dit : je ne peux pas faire l'effort demandé car le contrôleur d'Etat déclare que les lignes libres couvrent les autres. Or, cela représente deux milliards, le transport s'élevant à 22 francs le kilo, auxquels s'ajoute trois francs pour l'embarquement. Si l'on considère le prix de 68 francs au Havre, si l'on constate que les bananes se vendent 150 francs dans les épiceries, il reste 80 francs à l'activité nationale. En définitive c'est l'exportateur qui paye et c'est la nation qui en bénéficie. Je crois qu'on peut envisager le problème sous cet aspect.

D'ailleurs si vous ruinez cette économie, il faudra lui venir en aide sous une autre forme. Il y a donc quelque chose à faire pour le fret bananier. Les affrêteurs ont pensé à demander à vos services la possibilité de faire des contrats avec les compagnies étrangères pour avoir des bateaux à eux. Mais nous ne voulons pas en arriver là. Nous sommes au contraire très reconnaissants à la compagnie générale des efforts qu'elle fait et nous ne voulons pas avoir de conflits avec elle. Aussi, je vous demande de vous pencher sur ce problème pour le régler dans un sens qui ne sera pas ruineux pour la compagnie mais qui permette à nos exportateurs d'avoir, eux aussi, satisfaction.

M. LE PRESIDENT. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille DUMONT. Sur les grandes compagnies, j'aurai quelques observations à présenter. Le rapport de la cour des comptes est d'ailleurs suffisamment éloquent à ce sujet et peut intéresser une grande partie d'entre elles du fait qu'elles payent des impôts très lourds pour alimenter les subventions.

Je citerai deux exemples. La Compagnie Générale Transatlantique souscrit 263 millions sur 350 pour monter une compagnie en concurrence avec la compagnie Air-France.

D'autre part, pour les Messageries Maritimes, le rapport nous apprend qu'elles acceptent d'être concurrencées sur leurs propres lignes par une compagnie des Transports

../..



Nov. 27 NOV 1952 43

...

océaniques. Cela paraît anormal et il est juste de demander un contrôle plus grand de ces compagnies, de même qu'un abatement pour les subventions qu'elles reçoivent.

M. LE PRESIDENT. Monsieur Symphor, la compagnie a envoyé une note qui fait remarquer que depuis 1948 ses dépenses d'exploitation ont augmenté de 51 % tandis que le fret a augmenté de 12,74 %.

M. SYMPHOR. 22 % en 1951-1952.

M. LE PRESIDENT. En comparaison avec les frets d'autres compagnies françaises pour le transport des bananes de l'Afrique par exemple, ces taux sont inférieurs. Cela n'est d'ailleurs pas en contradiction avec ce que vous avez dit.

M. SYMPHOR. Je ne voudrais pas que ce chiffre soit lancé tel quel. J'ai là le procès-verbal de la réunion tenu sous la présidence de M. Charbon. Il y a une augmentation de 22 %.

M. LE PRESIDENT. Par rapport aux transports maritimes.

M. SYMPHOR. Je me méfie des statistiques. Il y avait là une vingtaine de représentants obligés d'accepter une augmentation de 22 %. Je reconnais que la compagnie a été très conciliante : elle a étalé cette augmentation et elle l'a faite en trois paliers.

D'ailleurs, je ne conteste pas que la compagnie ait subi des charges très élevées. Mais il n'en reste pas moins vrai qu'elles se répercutent sur les produits et c'est cela que nous déplorons. C'est donc à M. le ministre de voir si les lignes bananières ne peuvent pas être soulagées.

M. LE PRESIDENT. Vous connaissez, monsieur le ministre, les conclusions de la commission des finances ?

M. LE MINISTRE. Oui, monsieur le président.

Le problème de la banane, à la Martinique comme à la Guadeloupe, est un problème capital parce que c'est la seule façon pour ces départements lointains de vivre normalement.

../..



Mar. 27 NOV 1952 44

...

Il y a eu un conflit qui s'est envenimé assez rapidement à la suite de l'intervention de M. Sessé, l'an dernier, qui a posé le problème sur un terrain assez désagréable.

M. SYMPHOR. Entièrement d'accord!

M. LE MINISTRE. Ce n'est pas le cadre dans lequel il faut négocier ces choses-là.

J'ai reçu la visite d'un autre représentant venu parler au nom des producteurs de bananes des Antilles. Il était accompagné d'un député. Je lui ai dit : comprenez ma position, je ne puis pas facilement accéder à l'arrivée à la Martinique de bâtiments étrangers pour transporter les bananes, alors que la Compagnie Transatlantique a un ensemble de trafics. Vous ne pouvez pas lui enlever certains trafics qui s'ils ne gagnent pas, ne perdent pas, alors que pour les transports des voyageurs, les lignes postales, la perte de la Transatlantique représente environ 34 % des recettes.

J'ai dit à cette personnalité qui est venue me voir et qui s'est déclaré d'accord avec moi : nous allons d'abord demander à la Transatlantique d'étudier d'une façon particulière votre situation et de négocier avec vous pour avoir des taux de fret aussi bas que possible. Le soir même de la venue de cette personnalité, j'ai téléphoné à un délégué de la Compagnie Transatlantique, M. Darondo qui a négocié sur place avec les représentants de la Martinique et de la Guadeloupe. Je lui ai dit : voyez ce problème, car si la Transatlantique met en péril la vie des départements, je serai obligé de prendre des mesures.

D'ailleurs, je suis convaincu qu'un armement étranger n'apporterait pas aux producteurs de bananes, la régularité qu'apporte la compagnie. On risquera de se trouver alors dans une situation plus difficile. Voilà donc où j'en suis, j'ai des renseignements non confirmés qui m'informent que l'accord se serait fait à la Guadeloupe et qu'à la Martinique il y aurait des négociations en cours. J'attends la décision. J'ai prévenu M. Jean Marie que je serai peut-être amené à prendre des mesures, car nous avons à défendre, indépendamment des intérêts de la flotte, l'activité essentielle de ces départements. Nous arriverons probablement à un résultat valable.



Mar. 27 NOV 1952 45

...

D'autre part, j'ai demandé à la Compagnie Transatlantique si véritablement elle ne pouvait pas trouver une autre formule pour avoir des frets meilleurs marchés. Elle étudie la possibilité d'avoir sur les Antilles des bananiers qui seraient en même temps des petits paquebots, car le transport de la banane nécessite un volume de cales, mais il n'est pas pondéreux. On peut envisager de sortir de la formule de 12 passagers et d'arriver à une formule allant jusqu'à 50 passagers, ce qui serait de nature à faciliter les choses. La Transatlantique étudie la construction de bananiers-passagers qui nous permettrait d'obtenir des prix meilleurs, puisque nous aurions des recettes supplémentaires. Je crois qu'il faut maintenant attendre les résultats de l'enquête dont j'ai parlé et ceux que la Transatlantique apportera.

M. SYMPHOR. M. Darondo aurait signalé que le fret serait de 22 francs alors qu'à l'heure actuelle il est de 28 francs. Il ne semble pas que l'esprit de la Compagnie soit de le réduire. Elle suppose avoir rendu un service en faisant une hausse inférieure, en restant en-dessous de ce qu'elle pourrait faire. Mais cela ne règle pas pour autant le problème dans l'esprit du producteur.

M. LE MINISTRE. Cela pose des problèmes qui ne sont pas spéciaux à la Martinique, mais qui concernent tous les produits qui viennent converger vers la Mère Patrie, tels que le sucre. On envisage actuellement -précisément parce que les prix sont tels qu'on ne puisse pas avoir un écoulement facile- d'apporter dans le transport du sucre des modifications importantes, par exemple l'acheminement en vrac au lieu de sacherie. A la Réunion cette idée a été acceptée avec faveur. Certains ports s'équipent dans ce sens avec des suceuses comme pour le blé. Ainsi, on recherche des formules originales pour arriver à étendre le champ d'action aux bananes. Il est peut-être difficile de trouver quelque chose et je ne sais pas ce qu'on pourra faire exactement : ne pourrait-on pas aussi éviter de les empâcher ?

M. SYMPHOR. En effet, on est en train de chercher un emballage spécial.

Mais je tiens à préciser qu'en ce qui concerne le sucre il n'y a pas de fret aller : le bateau voyage à vide, le sucre ne paye que son fret de retour. A l'aller le bateau prend peu de chose, seulement quelques caisses et c'est le voyage du retour qui paye les deux frets.

M. LE MINISTRE. Il faut que dans tous les domaines, on arrive à réduire les frais d'emballage. Il faut tirer parti de tout ce qui peut être fait.

Quant à l'autre problème qui est soulevé par Mlle Mireille Dumont, je suis au regret d'être en désaccord avec elle.



En ce qui concerne les Messageries maritimes et la Compagnie des Transports Océaniques, j'ai eu à m'élever, à l'Assemblée nationale, contre cette assertion et à dire qu'il n'y avait là que des choses normales.

Pour Air-Transports, je peux déclarer que, si la Compagnie Transatlantique a pris un certain nombre d'intérêts dans une compagnie qui s'appelle Air-Transports, ceci a été fait en 1951, avec l'accord des pouvoirs publics et du Conseil supérieur de la Marine marchande qui, cependant, sur ce point, est extrêmement sévère. Je ne vois pas comment la concurrence pourrait exister entre Air-Transports et Air-France, puisque cette dernière est membre de la Compagnie Air-Transports.

Nous avons, au contraire, réalisé une conjonction entre la Compagnie Transatlantique et Air-France, que je considère comme heureuse. Que le choix d'Air-Transports ait été particulièrement judicieux, je veux bien admettre que l'on puisse faire un certain nombre de réserves sur ce point. Je pense d'ailleurs que, dans un domaine nouveau comme celui-là, les débuts peuvent s'accompagner de certains tâtonnements et de certaines erreurs. Je considère toutefois, en me plaçant sur le plan général, comme très heureux que nos compagnies de navigation se préoccupent de marquer leur place dans le domaine aérien.

Prenons l'exemple de la S.N.C.F. à laquelle on reproche actuellement le désir d'avoir une activité routière, alors que, jusqu'à ces dernières années, elle ne s'en préoccupait pas. Elle a laissé les organisations routières s'installer ; maintenant, alors qu'il est trop tard, elle voudrait reprendre cette activité.

Prenons donc des mesures pour que dans trente ans nous ne faisons pas aux compagnies de navigation le reproche de s'être désintéressées de l'espace aérien.

J'estime que nous avons intérêt à voir nos compagnies de navigation se préoccuper du domaine aérien ; d'ailleurs, les compagnies privées ne donnent-elles pas l'exemple ? La Compagnie des Chargeurs <sup>Réunis</sup> dispose de l'U.A.T., qui fonctionne dans d'excellentes conditions ; d'autre part, l'armement Fraissinet a pris des intérêts importants dans Air-Algérie et Air-Maroc. Dans tous les domaines privés n'y a-t-il pas certains armements qui se sont occupés du domaine aérien ?

Bien que cette décision d'Air-Transports ait été prise avant que je fusse chargé de la Marine marchande,



je considère que l'on a peut-être fait certaines erreurs sur la valeur d'Air-Transports. Nous sommes en train d'essayer d'y remédier en réalisant une coordination plus vaste encore pour que les compagnies ne se fassent pas concurrence alors qu'elles disposent des fonds de l'Etat. J'estime qu'il est heureux que nos compagnies de navigation, privées ou nationales, se orientent vers des activités aériennes.

Mlle Mireille DUMONT. On pourrait regretter, sur ce point, que les deux opérations, si l'on peut dire, arrivent à un même résultat. Par exemple, la Compagnie générale Transatlantique fait une mauvaise affaire avec cette compagnie au détriment quand même de l'argent de l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes abandonne une ligne qui est déficitaire, encore au détriment de l'Etat.

Au sujet des compagnies de navigation et des compagnies aériennes, si l'on peut tirer une conclusion des déclarations de M. le ministre, on peut redouter de l'orienter vers la liquidation de Air-France. Je crois que c'est très grave et que le devoir du Gouvernement est de défendre Air-France.

M. LE MINISTRE. Il n'est pas possible de parler de liquidation d'Air-France, alors qu'il s'agit d'une compagnie nationale en plein essor et que tous les autres arguments présentés à l'Assemblée nationale tendaient à ce que Air-France ne soit pas une compagnie à hégémonie totale faisant disparaître les autres. C'est une compagnie qui connaît un essor extraordinaire.

Je considère que c'est l'intérêt d'Air-France d'être placée dans un régime concurrentiel, d'avoir, à côté d'elle, un certain nombre de compagnies privées afin qu'elle soit "aiguillonnée" et arrive aux résultats commerciaux que nous voulons.

Par le simple dépôt du statut de l'aviation marchande devant l'Assemblée nationale, je vois, depuis trois mois, s'amorcer des rapprochements extrêmement intéressants entre les compagnies privées et la compagnie Air-France. J'ai reçu, par exemple, il y a trois jours, les dirigeants de la Compagnie Air-Algérie qui m'ont dit avoir pris des contacts avec les dirigeants d'Air-France en vue d'un rapprochement. Je trouve ce rapprochement excellent pour créer ce régime concurrentiel.

Je suis obligé, maintenant, de considérer la possibilité, pour certaines compagnies privées, de pouvoir acheter des avions modernes car, jusqu'à présent,



Air-France était la seule compagnie autorisée à le faire. J'ai, d'ailleurs, ramené la somme qui figure, à cet égard, pour elle au budget d'équipement, de 10 millions à 9 millions. Les commandes de 1953 portent sur des engins de premier ordre.

Je voudrais qu'on maintînt un certain équilibre entre l'activité d'Air-France et celle des compagnies privées, c'est pourquoi je suis en train de considérer ce qui pourrait être autorisé. Je suis obligé de tenir compte de certaines possibilités ; on estime, d'une façon générale, que le nombre des passagers ou l'importance du fret transporté s'élève régulièrement de 12 à 15 % par an. Je tiens compte de ces augmentations pour ne pas donner aux compagnies des possibilités d'expansion qui soient par trop considérables. Si j'insiste auprès des Assemblées pour qu'elles votent rapidement le statut de l'aviation marchande, c'est parce que les compagnies nationales comme Air-France, ou privées, sont en train de tenir le raisonnement suivant : "Les Assemblées vont voter un statut de l'aviation marchande qui va définir le rôle des compagnies privées et celui des compagnies publiques. Les situations seront jugées acquises au moment du vote par les Assemblées, par conséquent créent des lignes".

J'assiste à ce spectacle curieux et inacceptable : chaque fois qu'une compagnie privée crée une ligne sur un certain point, Air-France crée aussi une ligne. J'ai rédigé hier une lettre pour les dirigeants d'Air-France, dans laquelle je leur dis : "Je vous interdis de créer ces lignes".

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, vous savez que la Commission des finances du Conseil de la République a opéré un abattement supérieur à un milliard sur le chapitre 45001; "exploitation des services maritimes d'intérêt général" pour ramener la subvention de la Transatlantique au montant fixé par la détermination provisoire, en attendant l'avenant.

M. LE MINISTRE. Je réponds que, si cet abattement était voté, nous fermerions demain la Compagnie générale Transatlantique. On ne peut songer à cela.

M. LE PRESIDENT. Le Gouvernement n'a-t-il pas fait preuve de carence en n'ayant pas réglé la question, qui n'était fixée que provisoirement dans la loi sur les conventions ?



M. LE MINISTRE. Vous savez que les choses évoluent rapidement. Nous voudrions maintenant nous baser sur un certain nombre de résultats obtenus par une gestion normale. Je ne plaiderai pas en notre faveur en disant que nous avons raison sur ce point; je pense, d'ailleurs, vous soumettre à brève échéance des études définitives.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, votre réponse me donne personnellement satisfaction. Je souhaiterais vivement que ce débat eût lieu, car nous sommes dans une situation gênante, qui, je pense, ne peut que nuire à l'intérêt national du fait de la suspicion qui est portée sur les compagnies de navigation à société d'économie mixte; cette suspicion s'était déjà manifestée lorsqu'a été votée la loi approuvant les subventions.

Quand les sociétés à caractère d'économie mixte sont possibles, voilà ce que je demande : Le libéral que je suis, qui n'est pas un libéral absolu, a été séduit par la solution des sociétés d'économie mixte, mais à condition qu'on leur donne une certaine liberté, comparable à celle des sociétés d'économie privée. Cette liberté doit être d'autant plus grande que l'Etat en fait partie. Or, il semble que le fait que l'Etat soit dans une société d'économie mixte attire sur elle des suspicions qui n'existeraient pas si elle était une société privée.

M. LE MINISTRE. C'est très exact.

M. LE PRESIDENT. Je me demande alors si c'est une bonne formule et s'il ne faudrait pas revenir à la solution des Messageries maritimes.

M. LE MINISTRE. Je crois que vous vous posez très exactement le problème.

Ma conviction profonde c'est que le régime actuel des compagnies mixtes est certainement le régime le plus favorable à l'Etat. Si une compagnie est entièrement d'Etat, comme dans toutes les gestions semblables, des abus peuvent se manifester. On voudra demander un certain nombre de services et il n'y aura plus cette retenue de la compagnie mixte, qui veut arriver à tout prix à une gestion commerciale. Si vous revenez à une formule purement commerciale et privée, imposerez-vous aux compagnies privées de faire une composition entre les lignes libres et de n'assurer que les lignes que vous lui imposerez ? Certainement pas. La compagnie vous dira : "Je gère la ligne comme il me plaît". Cela coûtera donc à l'Etat infiniment plus cher.



J'estime, par conséquent, que la formule telle qu'elle a été établie est la meilleure, à condition, bien sûr, de l'enfermer dans un cadre qu'on a le devoir de vous présenter au plus tôt. Il est parfois un peu décourageant de voir des critiques injustes, parce qu'on a trouvé une formule où l'Etat est compris. Vous ne voyez aucune critique portée par l'Assemblée Nationale sur la gestion des compagnies privées, qui est pourtant voisine de celle des sociétés d'économie mixte. Pourquoi s'acharne-t-on sur la gestion de ces dernières ?

M. SYMPHOR. Parce qu'il y a des subventions !

M. LE MINISTRE. Il faut tout de même considérer qu'elles rendent des services.

M. LE PRESIDENT. Le mot "subventions" est une expression inexacte. Il s'agit de l'exécution d'un contrat. Ce que je critique, c'est la formule même. Je me demande si elle est compatible avec une société d'économie mixte ?

M. LE MINISTRE. Je vais vous donner un exemple d'une situation embarrassante devant laquelle je me trouve, pour vous montrer combien tout ceci est délicat.

Les Messageries Maritimes me demandent de supprimer leur ligne vers la Turquie, tandis que les Affaires étrangères me disent "Oh ! surtout pas !"

Les dirigeants des Messageries maritimes me déclarent : "Monsieur le ministre, cela nous coûte 100 millions, voulez-vous les donner ?"

Voilà donc le problème tel qu'il se pose pour ce genre d'opérations.

Il y a, d'une part, la rentabilité d'une ligne, et, d'autre part, le service qu'elle rend à l'Etat. Le jour où nous aurions une compagnie privée, nous ne serions pas en mesure de l'obliger à assurer un service sur Madagascar ou les Antilles, par exemple. Ceci, si on allait plus loin, se traduirait par un resserrement des activités maritimes que nous pouvons avoir avec ces départements et nous n'assumerions pas le service d'Etat.

M. LE PRESIDENT. Le cas des Antilles est parfaitement typique ; il y a intérêt à ce qu'une société, qui fait du transport en vertu d'une convention avec l'Etat, puisse faire des bénéfices.



Mlle Mireille Dumont a posé une question ; il s'agit des Messageries maritimes et des Transports océaniques. Il y a des transports sur le Pacifique, je pense ...

Mlle Mireille DUMONT. Des transports côtiers.

M. LE PRESIDENT. Nous nous sommes préoccupés de l'insuffisance de la flotte des Messageries maritimes ; ne va-t-elle pas être augmentée considérablement dans les années qui viennent ?

M. LE MINISTRE. Si la Compagnie des Messageries maritimes est celle qui est le plus en retard dans la reconstitution de sa flotte, j'ai réussi, néanmoins, à obtenir, après une bataille qui s'est prolongée sur deux mois, que la dernière tranche de la reconstitution de la flotte soit incluse dans le budget de 1953 .

Nous allons engager la reconstruction de 32.000 tonnes ; les Messageries maritimes ont, sur ce chiffre, 10 cargos identiques à construire.

Mlle Mireille DUMONT. La Compagnie des Transports océaniques cédera-t-elle ses lignes ?

M. LE PRESIDENT. Elle se débrouillera.

M. LE MINISTRE. Je puis vous dire que les relations sont loin d'être cordiales et que j'ai été dans l'obligation d'intervenir pour éviter certains conflits par trop marqués. On peut penser que le jour où les Messageries maritimes auront leur capacité de transports totale, elles ne resteront pas longtemps à confier les transports à la Compagnie des Transports océaniques.

M. LE PRESIDENT. Vous savez que les Transports océaniques sont les anciennes Messageries maritimes ; on comprend très bien qu'il n'y ait pas entre elles une particulière cordialité.

Mlle Mireille DUPONT. Nous ne pouvons pas être d'accord avec cette lutte anarchique ! On ne peut pas être satisfait ; il faut qu'elles emploient leur énergie à autre chose qu'à cette concurrence désastreuse.

M. LE MINISTRE. Dans une industrie jeune, on ne peut éviter une certaine concurrence. Nous avons réussi à obtenir, de l'aviation privée, qu'elle prenne en considération un certain nombre de nos arguments et, depuis quelques mois, nous avons jugulé singulièrement cette concurrence.



M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, j'ai lu dans le rapport de M. Courrière, à la page 15, et sans qu'il puisse en résulter une opinion défavorable à la bonne gestion des deux compagnies, le passage suivant : "La commission des finances croit que le Conseil de la République sera bien inspiré en chargeant la commission de contrôle des industries nationalisées d'effectuer un contrôle sérieux de la gestion et des bilans".

M. LE MINISTRE. Je suis hostile à ce contrôle. Il y a déjà, autour des compagnies mixtes, toute une série de contrôleurs sévères. Pourquoi créer autour d'elles un climat de suspicion pendant une enquête qui sera très longue ? Par conséquent, c'est le problème du principe que je poserai. Les compagnies mixtes n'étant pas des compagnies nationalisées, on ne peut confier ce contrôle à une sous-commission des entreprises nationalisées. On ne peut interdire à une commission parlementaire de faire une enquête, mais je préférerais alors qu'elle se déroulât dans le cadre de la commission compétente, c'est à dire de la commission de la Marine marchande.

M. LE PRESIDENT. Pour ma part, je récuserai cette tâche ; puisque la suspicion vient de la commission des finances, j'aime mieux que ce soit elle qui s'en occupe. Nous ne sommes pas d'accord avec la commission des finances à cet égard.

Monsieur le Ministre, c'est vous qui êtes mis en suspicion, car vous êtes le tuteur de ces compagnies et vous êtes représenté en majorité dans leur conseil d'administration. En réalité, la défiance s'exerce vis-à-vis de vous, vis-à-vis aussi de la Cour des comptes peut-être, mais c'est à vous qu'il appartient de vous défendre.

M. LE MINISTRE. Monsieur le président, je n'y manquerai pas, si vous voulez bien m'apporter votre concours.

M. LE PRESIDENT. Je désire la vérité et que cette atmosphère trouble disparaisse.

M. LE MINISTRE. Imméritée !

M. LE PRESIDENT. Je crois qu'elle est imméritée, mais il faut que ce soit établi clairement, puisqu'il s'agit



de compagnies qui portent le pavillon national français dans le monde entier. Elles ne doivent donc pas être suspectées. C'est vous qui êtes responsable.

M. LE MINISTRE. Vous pouvez le dire, je n'ai pas l'habitude de fuir mes responsabilités !

Mlle Mireille DUMONT. S'il y a une faute, le pavillon national est entaché ; Je crois qu'il faut faire attention à cela !

M. LACHEVRE. Je serais bien surpris qu'à l'occasion du débat budgétaire on n'évoquât pas le nom du paquebot "Flandre".

M. LE MINISTRE. A cet égard, les Assemblées sont souveraines et il ne m'appartient pas de limiter, même sur un point quelconque, leur pouvoir qui est total.

J'ai eu la chance, jusqu'à présent, d'éviter que la question soit publiquement posée à l'Assemblée nationale. Elle l'a été en commission et j'ai trouvé en face de moi des commissaires qui ont dit : "Nous avons intérêt à observer une situation qui, au point de vue de la propagande à l'étranger nous a porté un préjudice, mais nous nous arrêtons aux explications données en commission."

Je puis, devant la commission responsable et qui, elle, comprend mon souci, exprimer le souhait que le problème ne soit pas transposé sur le plan de la séance publique car les résultats de ces erreurs nous ont fait un tort extrêmement grave en Amérique.

Les commissions parlementaires des deux Assemblées dont allées récemment en Amérique et m'ont mis en rapport au sujet de la panne du "Flandre" ; les conclusions officielles seront d'ailleurs très prochainement apportées. J'ai pris la décision de désigner une commission, composée de deux techniciens de toute première valeur pour rechercher les responsabilités, où qu'elles soient.

J'ai, d'ailleurs, trouvé, dans mes services, des hommes qui ont beaucoup d'allure et qui m'ont dit : "Monsieur le Ministre, nous pouvons, nous aussi, avoir notre part de responsabilité ; par conséquent il faut que vous preniez vous-même cela en main. Nous demandons à être entendus, comme seront entendus tous les responsables de la Transatlantique, afin que l'on nous dise si nous sommes fautifs ou non".

Je dois dire que j'ai fait venir, à deux reprises, le président, non pas pour exercer sur lui la moindre pression,



mais pour lui demander, en prévision des débats budgétaires, s'il y avait des faits nouveaux et s'il sera en mesure de nous fournir un rapport, et à quel moment ?

39/40

Je m'en suis pas plus, j'ai demandé au Président de la commission ce que celle-ci avait fait, il m'a répondu qu'elle avait entendu le commandant du bateau, les officiers mécaniciens, la direction technique de la compagnie transatlantique, les constructeurs à tous les échelons, les représentants des unités spécialisées qui ont effectué un certain nombre de travaux. La Commission, m'a dit le président, a visité deux fois le paquebot à fond. Elle a effectué la même visite sur le paquebot "Antilles" et a procédé sur ce dernier à des essais concernant les points qui s'étaient révélés défectueux sur le "Flamant". Je me suis borné à enregistrer les déclarations du président de la commission.

Je lui ai ajouté : "Il y a deux points sur lesquels je pourrais être interrogé par les commissions sénatoriales : est-ce que l'idée de sabotage ou de malveillance peut être retenue ou y a-t-il eu mauvaise utilisation du bâtiment par la compagnie générale transatlantique et l'état-major du bâtiment." Le Président m'a répondu : "La réponse à la deuxième question se trouve dans le rapport et le mieux sera de s'y référer. Quant à la première, nous répondons catégoriquement qu'il faut écarter cette hypothèse."

Voilà où en est la question, j'aurai le rapport dans les premiers jours de décembre, puisque j'ai accordé un nouveau délai pour cet essai qui nous sera précieux, concernant les tableaux électriques, après examen de ce rapport j'en saisirai le bureau des deux commissions, afin de demander si nous devons le publier intégralement, ou vers quel je pourrais pour ce point.

M. LE PRÉSIDENT.- Je voudrais savoir, Monsieur le Ministre, ce que vous pensez de la nécessité de plus en plus prochaine du remplacement des paquebots de l'Atlantique Nord.

M. LE MINISTRE.- C'est un problème extrêmement important car il est effectivement nécessaire d'assurer le remplacement. Actuellement, notre coefficient de remplissage est 80%. Il est de 100% si les compagnies anglaises et américaines entrent en ligne des paquebots ultra-modernes. Or, le coût de la construction est très élevé. D'autre part, le taux d'amortissement de ces grands paquebots est très lourd et la gestion de ces entreprises sera de ce fait encore plus difficile.



- 41 -

Il m'a dit : "Notre délai <sup>mon rapport</sup> expire fin novembre. Je suis donc en mesure de vous le donner. Cependant, si vous le permettez, je voudrais vous demander un délai supplémentaire de huit jours. En effet, comme ce sont les tableaux électriques qui ont entraîné le maximum de difficultés, je voudrais, à la demande de mes deux ingénieurs techniciens, me livrer à des essais complémentaires sur ces tableaux, de façon à pouvoir vous apporter, à côté des constatations, les remèdes que nous pouvons proposer".

Je n'en sais pas plus. J'ai demandé au Président de la commission ce que celle-ci avait fait. Il m'a répondu qu'elle avait entendu le commandant du bateau, les officiers mécaniciens, la direction technique de la compagnie générale transatlantique, les constructeurs à tous les échelons, les représentants des maisons spécialisées qui ont effectué un certain nombre de travaux. La commission, m'a dit le président, a visité deux fois le paquebot à fond. Elle a effectué la même visite sur le paquebot 'Antilles' et a procédé sur ce dernier à des essais concernant les points qui s'étaient révélés défectueux sur le Flandre. Je me suis borné à enregistrer les déclarations du président de la commission.

Je lui ai ajouté : "Il y a deux points sur lesquels je peux être interrogé par les commissions compétentes : est-ce que l'idée de sabotage ou de malveillance peut être retenue ou y a-t-il eu mauvaise utilisation du bâtiment par la compagnie générale transatlantique et l'état-major du bâtiment." Le Président m'a répondu : "La réponse à la deuxième question se trouve dans le rapport et le mieux sera de s'y référer. Quand à la première, nous répondons catégoriquement qu'il faut écarter cette hypothèse."

Voilà où en est la question. J'aurai le rapport dans les premiers jours de décembre, puisque j'ai accordé un nouveau délai pour cet essai qui nous sera précieux, concernant les tableaux électriques. Après examen de ce rapport, j'en entretiendrai les bureaux des deux commissions, afin de demander si nous devons le publier intégralement, ce vers quoi je pencherai pour ma part.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais savoir, Monsieur le Ministre, ce que vous pensez de la nécessité de plus en plus prochaine du remplacement des paquebots de l'Atlantique nord.

M. LE MINISTRE.- C'est un problème extrêmement important car il est effectivement nécessaire d'assurer ce remplacement. Actuellement, notre coefficient de remplissage est bon. Il cessera de l'être si les compagnies anglaises et américaines mettaient en ligne des paquebots ultra-modernes. Or, le coût de la construction est très élevé. D'autre part, le taux d'amortissement de ces grands paquebots est très lourd et la gestion de nos compagnies sera de ce fait encore plus difficile.



- 42 -

Il nous faudra, pour 1957 ou 1958, nous en sommes persuadés, mettre un nouveau paquebot en service. Sinon, ce serait de notre part une abdication de l'Atlantique nord. La compagnie générale transatlantique se préoccupe actuellement du problème et poursuit depuis plusieurs mois au sein de ses propres services des études - études qui ne sont pas officielles mais qui ont mon accord - en vue de déterminer quelle serait la meilleure formule d'un paquebot moderne. Nous avons pour le moment l'avantage d'avoir sur nos lignes de bons bâtiments. Le Flandre sera un excellent paquebot.

M. LE PRESIDENT.- Sera-t-il excellent sur l'Atlantique nord ?

M. LE MINISTRE.- Il avait été conçu pour autre chose, mais il apportera des éléments valables pour l'Atlantique nord et, compte tenu de nos autres paquebots, je crois que nous pourrions nous maintenir. En ce qui concerne la vitesse, je fais d'ailleurs remarquer que du fait de la concurrence de l'avion, les personnes qui prennent le paquebot ne sont pas à douze heures près sur une traversée. J'estime donc que nous pouvons tenir jusqu'en 1957, 1958. Si nous tablons sur 1957, cela veut dire que, tenant compte du temps nécessaire notamment aux études officielles, il faut que nous ayons arrêté notre doctrine en 1953.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de vos indications. Reste l'importante question de l'article 55, que vous connaissez tous.

M. LE MINISTRE.- Ici, nous sommes en présence d'un problème humain, et à propos duquel je suis mal placé pour soutenir la thèse gouvernementale. Je l'ai fait devant l'Assemblée nationale. J'aurais préféré que ce soit mon collègue du budget. Je me suis jeté à l'eau et j'ai exposé les raisons pour lesquelles nous ne pouvions nous engager dans la voie de l'application totale de la loi. On répondra que c'est parfaitement répréhensible. Il convient cependant d'observer qu'on a voté, depuis la Libération, beaucoup de lois qui nous ont mis parfois dans des situations difficiles et que nous ne sommes pas toujours en mesure d'assurer l'application totale de toutes les lois, pour la fonction publique par exemple.

Le gouvernement soutient que la meilleure façon qu'il a d'apporter un concours à ceux qui bénéficient de pensions, de retraites, est de lutter pour que la valeur d'achat de ce qu'ils perçoivent actuellement soit maintenue. Si nous nous engageons dans la voie de donner toutes les indemnités demandées, cela se chiffre par des centaines de milliards et c'est toute la politique de défense de la monnaie qui est en péril. Nous repartons à nouveau dans une course prix-salaires dont sont finalement toujours victimes les bénéficiaires de pensions de retraite.



- 42 -

Le gouvernement indique d'autre part qu'au budget de 1953, le crédit de ce chapitre est déjà en augmentation d'un milliard de francs par rapport à 1952, en vertu du rajustement des salaires forfaitaires résultant des dispositions d'augmentation de salaires de 1951. Nous demandons donc au Parlement de nous laisser souffler et de nous permettre d'absorber ce milliard supplémentaire avant de nous engager dans l'application intégrale de la loi.

Je voudrais maintenant mesurer quelles pourraient être les incidences de cette application intégrale de la loi. Cela représenterait une dépense supplémentaire de 2.597 millions de francs, pour laquelle nous trouverions, par les cotisations calculées au taux actuel, 1.028 millions de francs. Il faut donc trouver 1.569 millions de francs. Voilà le problème. Jusqu'à présent, on a proposé des solutions tout à fait simplistes. On a dit : on augmente les droits de quai, les taxes sur les connaissements, les droits sur les passagers.

En tant que Ministre responsable, je déclare que nous ne pouvons pas augmenter à nouveau ces droits ou taxes, car c'est tout le trafic français qui serait mis en péril, en particulier nos ports, voisins de nos frontières et qui sont en concurrence directe avec des ports étrangers, comme Dunkerque avec Anvers ou Marseille avec Gênes.

Où trouver alors ce milliard et demi ? Nous sommes amenés à faire preuve, à l'intérieur de nos budgets, d'une grande imagination, car, en vertu de la politique de sauvegarde de la monnaie, il est demandé à tous les départements ministériels de trouver les crédits à l'intérieur de leurs budgets respectifs. C'est ainsi que j'ai été conduit à demander des sacrifices à nos compagnies et je suis dans l'obligation d'en demander également aux pensionnés. Certes, il serait souhaitable d'appliquer intégralement la loi, mais, je le répète, je suis dans l'incapacité, sans mettre en péril nos activités, de trouver la somme nécessaire.

L'Assemblée nationale m'a suivi sur ce point à une majorité assez substantielle. Je ne cache pas qu'une fois le vote acquis, je me suis tourné vers mon collègue du budget et j'ai plaidé devant lui un dossier qui n'est pas brillant. Je sais que, de son côté, votre président a fait également une démarche auprès du Ministre du budget. Je dois dire que celui-ci ne m'a guère laissé d'espoir et il m'a fait comprendre que je ne devais pas compter sur lui.



- 44 -

Il faudrait cependant faire un geste, mais ce geste s'ajoutant au milliard supplémentaire que nous avons déjà à supporter, il faut trouver des recettes. Quelle solution pourra-t-on envisager ? Va-t-on être amené à modifier le taux des cotisations ? C'est là où se situe l'observation de notre collègue M. Symphor. Or, si l'on arrive à considérer par exemple que les marins qui font le long cours n'ont pas le même régime que ceux qui restent le long des côtes, on sera amené à modifier les catégories, ce qui provoquera de la part des intéressés des protestations unanimes. D'ailleurs, si on se lance dans la modification des catégories et des taux de cotisation, il est impossible, d'ici la discussion de ce budget qui est fixé en principe à mardi, de mettre au point des propositions concrètes. On ne peut improviser dans un tel domaine.

Messieurs, vous êtes au courant de la situation. Vous en mesurez les difficultés. Je suis partisan, je le répète, en tant que responsable de la marine marchande, de trouver une formule qui permette de faire un geste, sinon pour la totalité, du moins partiellement, mais il est bien entendu que nous devons trouver les recettes correspondantes.

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

M. DENVERS.- Monsieur le Ministre, vous avez dit tout à l'heure que vous vous verriez dans l'obligation de réduire votre budget de la marine marchande de 1 p. 100 sur la demande de votre collègue du budget et que vous aviez l'intention de prendre cette somme sur les subventions accordées aux compagnies. Ne pourrait-on pas envisager qu'une somme obtenue de cette façon soit affectée au bénéfice des invalides ?

M. LE MINISTRE.- Cela me paraît impossible étant donné la part que représentent déjà, dans notre budget, ces 9 milliards qui vont aux invalides. Tous les projets budgétaires sont d'autre part déposés et toutes les lois de finance sont arrêtées. Aucun ministère n'a d'ailleurs pu échapper à ces mesures de réduction.

M. DENVERS.- Rien ne dit qu'une telle solution ne soit pas adoptée par les anciens combattants.

M. LE MINISTRE.- C'est ce que j'ai dit à mon collègue M. Jean Moreau. Si, dans certains budgets, il y a quelque chose de fait, il faudra que ce soit répercuté dans les autres, notamment pour nos invalides.



- 45 -

M. DENVERS.- Voici une autre suggestion, Monsieur le Ministre. Les mandataires aux Halles se sont octroyés il y a quelques années une commission augmentée de 2 p. 100 sans qu'il y ait eu accord avec les expéditeurs. Ne pourrait-on pas se réserver une partie de ces deux pour cent supplémentaires et les affecter au profit de l'Etablissement national des invalides ? On pourrait peut-être trouver ainsi 150 ou 200 millions. Mais il ne faudrait pas, si M. le Ministre du budget était d'accord, qu'il nous dise que cela aura une répercussion sur le coût de la vie. Sans quoi, nous n'en sortirons jamais.

M. LE MINISTRE.- Il ne serait peut-être pas hostile à de telles solutions. Il se refuse simplement, de la façon la plus catégorique, à sortir des sous de sa caisse.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à Melle Mireille Dumont.

Melle Mireille DUMONT.- Vous avez déclaré que l'augmentation des cotisations des intéressés n'était pas une solution. Il est évident que c'est là un problème vital pour les veuves et les pensionnés des dernières catégories et qu'il ne faut pas toucher aux cotisations. Mais je voudrais à mon tour faire une suggestion. Une faveur est faite à l'armement qui est imposé sur les salaires forfaitaires. Or, il y a un écart important entre les salaires réels et les salaires forfaitaires. On pourrait trouver ici quelques millions. De même, en ce qui concerne l'application de la loi Tasso sur les droits de douane, peut-être une partie des fonds pourrait-elle aller à l'Etablissement des invalides.

M. DENVERS.- Monsieur le Ministre, il faut faire un geste. Avec les sommes susceptibles d'être trouvées, on pourrait se contenter de soulager les petites catégories.

M. LE MINISTRE.- Je note toutes vos suggestions. Nous sommes dans un domaine où notre bonne volonté est entière. Nous voulons trouver une formule qui permette de donner au moins une satisfaction partielle, mais nous ne pouvons nous engager à réaliser la totalité.

M. DENVERS.- C'est pourtant la loi.

M. LE MINISTRE.- Si nous nous engageons cette année dans la voie d'un premier effort, il serait peut-être plus facile de réaliser le solde au prochain exercice.



- 46 -

Vous m'avez parlé de la différence entre les salaires réels et les salaires forfaitaires. C'est une suggestion. J'y est déjà pensé, mais si on le fait pour l'armement, il faut le faire pour tout le monde. D'autre part, il faut songer que l'armement français est déjà lourdement frappé, notamment si on fait la comparaison avec d'autres pays, comme j'ai eu occasion de la faire au cours d'une conversation avec un armateur anglais lors d'un récent lancement.

M. LE PRESIDENT.- Il faut conserver, à mon avis, le principe du salaire forfaitaire, mais on pourrait admettre une différenciation entre les catégories.

M. LE MINISTRE.- Supposez que vous preniez une telle décision. Vous allez augmenter toutes les cotisations et vous ne ferez bénéficier de l'augmentation de la retraite que certaines catégories. Voyez les difficultés et les protestations que cela va entraîner.

Mlle Mireille DUMONT.- En réalité, un privilège est fait en faveur de l'armement sous forme de dégrèvements. C'est contre cela qu'il faudrait agir.

M. LE MINISTRE.- L'armement fait des efforts. Il a pris notamment des décisions en ce qui concerne ceux qui travaillent à la machine. Il suit les problèmes d'une façon très méritoire et il m'est difficile de prendre contre lui une mesure discriminatoire.

M. LE PRESIDENT.- On pourrait lui demander de faire un geste.

Mlle Mireille DUMONT.- Il bénéficie d'une mesure qui est exceptionnelle. On pourrait supprimer cette faveur, ce ne serait pas une mesure vexatoire.

M. LE MINISTRE.- Cela ne procurera pas les crédits suffisants.

Vous connaissez le problème et ses difficultés, Monsieur le Président, puisque vous vous êtes entretenu avec le grand argentier. Peut-être les suggestions que nous pourrions recevoir permettront-elles de trouver une solution.

M. DENVERS.- Si nous étions assurés, Monsieur le Ministre, que vous allez retenir très sérieusement les solutions qui pourront être proposées, nous serions évidemment mieux disposés dans notre vote.



- 47 -/-fin-

M. LE MINISTRE.- L'idéal serait d'arriver à réaliser non pas les 20 p. 100, mais tout au moins 10 p. 100. Cherchons ensemble. Une étude est faite au ministère de la Marine marchande. Si d'ici le début de la semaine prochaine il y a d'autres suggestions, nous pourrions peut-être avoir une nouvelle réunion mardi matin. De mon côté, je vous ferai savoir ce que nous avons pu trouver.

M. LE RRESIDENT.- La parole est à M. Symphor.

M. SYMPHOR.- Voici une suggestion, Monsieur le Ministre. Il s'agit, pour les marins pêcheurs des quatre départements d'Outremer de créer une catégorie spéciale intermédiaire entre la deuxième et la troisième catégorie, de façon que leur redevance soit réduite.

M. LE MINISTRE.- Sur le plan métropolitain, cela va m'entraîner à un certain nombre de difficultés.

M. SYMPHOR.- Non, Monsieur le Ministre, cette nouvelle catégorie serait limitée aux départements d'Outremer.

M. LE MINISTRE.- Cela risque de constituer un précédent qui peut être dangereux s'il s'étend. Ce sont les intéressés qui demandent cela ?

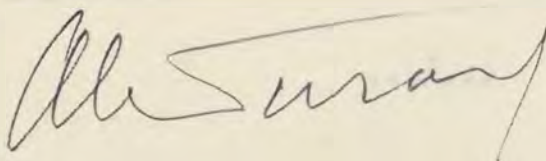
M. SYMPHOR.- Oui, Monsieur le Ministre. Ce sont des gens qui possèdent un bateau léger, qui restent à quelques centaines de mètres de la côte et qui n'ont que de petites ressources. Ils préfèrent être dans une catégorie inférieure mais pouvoir payer leur cotisation. C'est le choix de la misère. Voici d'ailleurs la lettre que je reçois. (lecture)

Le Directeur de votre service était d'ailleurs d'accord, Monsieur le Ministre.

M. LE MINISTRE. Je vous promets d'étudier la question. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, le mieux est que vous me donniez cette lettre en communication.

M. LE PRESIDENT.- Personne ne demandant plus la parole, il me reste, Monsieur le Ministre, à vous remercier, au nom de notre commission, des indications et des précisions que vous avez bien voulu nous fournir préalablement à la discussion du budget de votre Département.

La séance st levée à 12 heures.





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

Séance du mardi 2 décembre 1952

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

La séance est ouverte à 14 heures 40

- \* - \* - \* - \*

DENVERS

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Mlle Mireille DUMONT,  
LACHEVRE, LEONETTI, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : MM. BOUDINOT, LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, RAZAC,  
ROMANI.

Absents : MM. AJAVON, DELRIEU, DULIN, Charles DURAND, ESTEVE,  
FRANCESCHI, HOUDET, JEZEQUEL, LASALARIE, MARCOU, MILH,  
PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SATINEAU, TELLIER, YVON.

- \* - \* - \* - \*

.../...



ORDRE DU JOUR

- Discussion des conclusions du rapport pour avis de M. Denvers sur le budget de la Marine Marchande.

-\*-\*-\*-\*-\*-

COMPTE RENDUBudget de la Marine Marchande

M. DENVERS.- Pour répondre aux vœux de notre Commission, j'ai préparé une intervention dans laquelle je me suis efforcé de tenir compte des observations qui nous ont été présentées au cours de notre dernière séance.

Je me propose, en conséquence, d'appeler l'attention du Ministre sur la nécessité d'assurer un équilibre plus rigoureux des comptes des compagnies de navigation nationale. Pour éviter de prêter le flanc à certaines critiques, il convient, notamment, de ne pas autoriser ces compagnies à créer des services aériens qui, forcément, seraient en concurrence avec cette autre Compagnie nationale qu'est Air-France.

Je demanderai, d'autre part, que le Gouvernement se hâte de déposer le projet de loi attendu, concernant l'avenant prévu aux conventions passées entre l'Etat et les Compagnies.

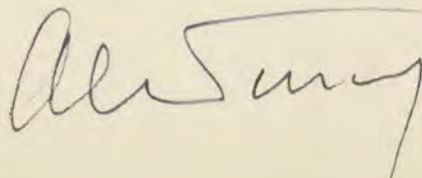
Enfin, j'insisterai pour que le Gouvernement applique l'article 55 de la loi sur le régime des pensions des marins.

La Commission donne son accord à ces propositions.

Mlle Mireille DUMONT.- En mon nom personnel, je demanderai au Ministre des éclaircissements sur le rôle de la société hôtelière chargée du service de table de la Compagnie des Messageries maritimes, société qui fait, chaque année, de gros bénéfices alors que la Compagnie est elle-même en déficit.

La séance est levée à 14 heures 55.

Le Président,





COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-----

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

-----

Séance du vendredi 16 janvier 1953

-----

La séance est ouverte à 11 heures 10

-----

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, CASTELLANI, DENVERS, ESTEVE,  
Etienne GAY, GONDJOUT, HOUDET, Yves JAOUEN, JEZEQUEL,  
LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, LEONETTI,  
PAUMELLE, RAZAC, ROMANI, SYMPHOR, Jean-Louis TINAUD.

Suppléants : MM. FRANCESCHI, LE BOT, RESTAT.

Délégués : MM. Yves JAOUEN (par M. YVON) ;  
PAUMELLE (par M. PLAISANT) ;  
BOUDINOT (par M. MARCOU) ;  
LAMARQUE (par M. LASALARIE).

Excusé : M. TELLIER.

Absents : MM. DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MILH, PERDEREAU, SATINEAU,  
VOURC'H.

-----

.../...



- 2 -

ORDRE DU JOUR

Constitution du Bureau.

--:--:--:--

COMPTE RENDU

M. LE PRÉSIDENT.- Mes chers Collègues, c'est comme président d'âge que j'occupe aujourd'hui le fauteuil afin de vous inviter à constituer notre Bureau définitif.

Je prie M. Razac, secrétaire d'âge, de bien vouloir m'assister et j'enregistre maintenant les candidatures.

M. FRANCESCHI.- Le groupe communiste présente la candidature de Mlle Mireille Dumont au poste de président et demande un vote à bulletins secrets.

PLUSIEURS COMMISSAIRES.- Nous proposons la reconduction du Bureau sortant.

M. LE PRÉSIDENT.- Un scrutin ayant été demandé, nous allons y procéder.

Sont donc candidats : Mlle Mireille Dumont et M. Abel-Durand.

Le scrutin a lieu.

M. LE PRÉSIDENT.- Les résultats sont les suivants :

- Nombre de votants . . . . .	25
- Suffrages exprimés . . . . .	25
- Majorité absolue . . . . .	13

ont obtenu :

- M. Abel-Durand . . . . .	24 voix
- Mlle Mireille Dumont . . . . .	1 voix

En conséquence, M. Abel-Durand ayant obtenu la majorité absolue des suffrages est proclamé président.

Pour les postes de vice-présidents et de secrétaires, je vous propose la reconduction ainsi qu'elle a été demandée par la majorité d'entre vous.

.../...



- 3 -

Il en est ainsi décidé.

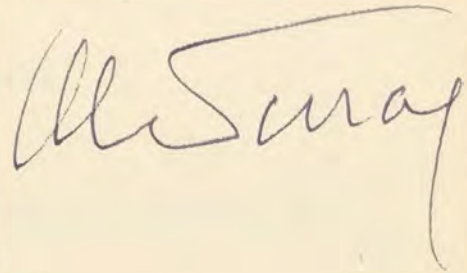
Le Bureau demeure donc ainsi composé :

Président . . . . .	M. Abel-Durand
Vice-présidents . . . . .	MM. Denvers et Razac
Secrétaires . . . . .	MM. Jézéquel et Symphor.

Avant de lever la séance, je vous exprime, au nom de mes Collègues, membres du Bureau, et en mon nom personnel, toute notre gratitude pour la confiance que vous venez de nous témoigner une nouvelle fois.

La séance est levée à 11 heures 20.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

\* Séance du mercredi 21 janvier 1953

- \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \* - \*

La séance est ouverte à 9 heures 30

- \* - \* - \*

Présents : MM. ABEL-DURAND, CASTELLANI, CLAIREAUX, ESTEVE, GONDJOUT, Yves  
JAOUEN, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE DIGABEL, SYMPHOR, RAZAC.

Excusés : MM. DENVERS, Etienne GAY, VOURC'H.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. HOUDET, LAMARQUE,  
LASALARIE, LEONETTI, MARCOU, MILH, PAUMELLE, ~~PERDREAU~~,  
Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, TELLIER, TINAUD, YVON.

- \* - \* - \* - \* - \*

.../...



ORDRE DU JOUR

- I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des Conseils d'Administration des Caisses Nationales d'allocations familiales des marins du commerce et de la pêche maritime.
- II - Questions diverses.

-\*-\*-\*-\*-\*-

COMPTE RENDU

Caisses d'Allocations familiales des marins  
du commerce

M. LE PRESIDENT.- Notre ordre du jour sera vite épuisé puisqu'il comporte la seule nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des Conseils d'administration des Caisses Nationales d'allocations familiales des marins du commerce et de la pêche maritime.

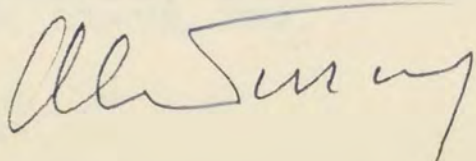
Y-a-t-il un candidat ?

M. RAZAC.- Nous proposons M. Claireaux, spécialiste des questions relatives aux allocations familiales.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 9 heures 35.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHEES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 18 février 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 15

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, GAY, GONDJOUT, JEZEQUEL, LACHEVRE,  
LAMARQUE, RAZAC, TINAUD.

Excusés : MM. CASTELLANI, DENVERS, SYMPHOR.

Suppléant : M. LE BOT.

Absents : MM. BOU DINOT, DULIN, Mlle DUMONT, MM. ESTEVE, HOUDET,  
JAUEN, LASALARIE, LE DIGABEL, LEONETTI, MARCOU,  
MILH, PAUMELLE, PERDEREAU, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
SATINEAU, TELLIER, VOURC'H, YVER.

-:-:-:-:-



- 2 -

Ordre du Jour

- Discussion du rapport de M. Claireaux sur le projet de loi (n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des conseils d'administration des caisses nationales d'allocations familiales des marins du commerce.
- Communication du Président sur la situation de l'industrie de la conserve de Saint-Jean-de-Luz - Ciboure.
- Questions diverses.

----

Compte-rendu

Allocations familiales des marins.

M. CLAIREAUX.- Je m'excuse de ne pouvoir vous apporter, aujourd'hui, les conclusions du rapport dont vous m'avez chargé sur le projet de loi (n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des conseils d'administration des caisses nationales d'allocations familiales des marins du commerce.

Certains renseignements, que j'ai demandés depuis quelque temps déjà, ne me sont pas encore parvenus.

D'ores et déjà, il apparaît que le texte qui nous est soumis devra être étudié de près et, sans doute, remanié, en raison de ses imprécisions de rédaction.

M. LE PRESIDENT.- Il est exact que la rédaction du texte est très mauvaise et que nous ne saurions l'adopter tel quel sans risquer, par la suite, de graves difficultés d'interprétation.

Il faudrait, par exemple, savoir si le personnel des organisations syndicales est allocataire des caisses des marins.

Je propose donc que notre rapporteur fasse le nécessaire et que l'affaire soit renvoyée à huitaine.

Il en est ainsi décidé.

o°o

/...



Sardines à Saint-Jean-de-Luz.

M. LE PRESIDENT.- J'ai reçu, par l'intermédiaire de notre collègue M. Tinaud, communication d'une lettre des syndicats de la conserve - Marée et armement de Saint-Jean-de-Luz - qui demande la création d'une caisse de chômage dans ce port, au profit des victimes de la crise de la pêche à la sardine.

D'autre part, M. Tinaud a déposé une proposition de résolution (n° 97, année 1953) qui tend au même but.

M. TINAUD.- La crise qui sévit dans les ports de la côte basque est due à la disparition progressive des bancs de sardines qui, en temps normal, assurent la subsistance des pêcheurs.

Ceux-ci sont tombés dans un état de misère extrême, à laquelle il faut porter remède au plus tôt.

800 pêcheurs chôment, actuellement, sur un effectif de 1.101, et les usines de conserve ferment leurs portes, par voie de conséquence.

Pareille situation s'était déjà présentée en 1951 et une caisse de chômage avait été créée. Il convient de la rétablir et de lui donner un caractère stable, sous forme d'une caisse de compensation, dont le financement serait assuré, au départ, par des subventions publiques, plus tard par des cotisations patronales et ouvrières.

M. LE PRESIDENT.- Je suis sûr que la Commission sera unanime pour approuver une telle initiative.

Les crises sardinières ne sont pas nouvelles. En Bretagne, elles furent, autrefois, à l'origine de l'industrie dentellière qui fournissait une compensation...

En général, on constate que les sardines se déplacent de plus en plus vers le Sud et une crise existe au Maroc.

L'office scientifique et technique des pêches maritimes pourrait, sans doute, nous donner les raisons de ces migrations qui peuvent être provoquées par des modifications de température ou de salinité des eaux atlantiques.



- 4 -

Dans l'immédiat, je crois qu'il faut faire voter au plus tôt la proposition de résolution de M. Tinaud, dont celui-ci serait le rapporteur tout indiqué.

M. TINAUD.- Bien volontiers. Mais le problème intéressant diverses régions côtières, notre Commission serait bien inspirée en faisant une enquête générale sur la pêche et l'industrie de la sardine.

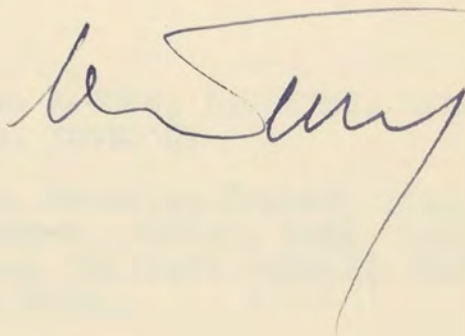
M. LACHEVRE.- Ce serait souhaitable, les mêmes doléances se faisant entendre dans la région du Croisic, par exemple.

M. LE PRESIDENT.- Nous pouvons retenir le principe de cette enquête. D'ores-et déjà, j'invite M. Tinaud à compléter sa documentation, auprès du Ministère du Travail, pour la constitution de la caisse qu'il préconise. Ensuite, notre Commission se prononcera.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 heures 45.

Le Président,

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



## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SJ

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

Présidence de M. ABEL DURAND, Président

Séance du mercredi 4 Mars 1953

La séance est ouverte à 10 heures 15

Présents : MM. ABEL DURAND, CIAIREAUX, DENVERS, ESTEVE,  
GONDJOUT, HOUDET, JEZEQUEL, LAMARQUE, LE DIGABEL.

Suppléant : M. LE BOT.

Excusés : MM. CASTELLANI, Yves JAOUEN, LACHEVRE, RAZAC,  
TELLIER, TINAUD, VOURC'H.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mireille DUMONT, Etienne GAY,  
LASAIIARIE, LEONETTI, MARCOU, ~~MIH~~, PAUMELLE,  
~~PERDEREAU~~, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU,  
SYMPHOR, Joseph YVON.



ORDRE DU JOUR

- I.- Discussion du rapport de M. Claireaux sur le projet de loi (n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des Conseils d'administration des Caisses nationales d'allocations familiales des marins du commerce.
- II.- Désignation de deux membres pour faire partie de la commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement prévu par le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951.
- III.- Questions diverses.

COMPTE RENDU

M. LE PRÉSIDENT.- Mes chers collègues.- Notre ordre du jour appelle en premier lieu la discussion du rapport de M. Claireaux sur le projet de loi ( n° 638, année 1952) relatif à l'élection des membres des Conseils d'administration des Caisses nationales d'allocations familiales des marins du commerce.

Je lui passe la parole.

M. CLAIREAUX.- Mes chers collègues.- Le projet qui nous est soumis a pour but de mettre fin à un régime transitoire des Conseils d'administration des caisses nationales d'allocations familiales, constituées jusqu'ici conformément aux dispositions du décret du 16 juillet 1948, pour l'armement au commerce, et au décret du 24 mars 1947, pour l'armement à la pêche.

Si les Conseils des caisses et organismes de sécurité sociale et d'allocations familiales relevant du droit commun ont été régulièrement renouvelés par voie d'élection



Mar. 4.3.53

- 3 -

- au cours de l'année 1950, il n'a pas été possible de suivre la même procédure dans la Marine marchande en raison; d'une part, des conditions de travail des gens de mer, retenus éloignés de leur résidence pour une durée plus ou moins longue; d'autre part, du caractère national et uniprofessionnel des caisses d'allocations familiales des marins du commerce et de la pêche maritime.

Il est donc nécessaire, dans le respect intégral des principes posés par la loi du 30 octobre 1946, modifiée par la loi du 6 mars 1950, de prévoir les dérogations essentielles visant à permettre les élections des délégués des diverses catégories (employeurs, salariés, travailleurs indépendants et à la part) aux caisses nationales des allocations familiales des marins du commerce et des pêches maritimes.

Ces dérogations permettront; d'une part, les élections à bord des navires, et, d'autre part, l'éligibilité d'officiers et marins, anciens allocataires.

C'est en ce sens que votre rapporteur a jugé utile d'apporter quelques modifications de forme au second alinéa de l'article unique du texte voté par l'Assemblée Nationale qu'il vous demande d'adopter.

Le rapport de M. Claireaux est adopté.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons maintenant procéder à la désignation des deux membres devant faire partie de la commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement prévu par le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951.

Y-a-t-il des candidats ?

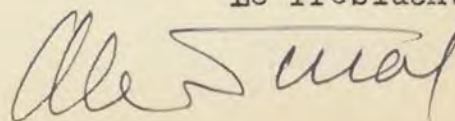
M. CLAIREAUX et M. DENVERS sont candidats.

Ils sont désignés à l'unanimité.

M. LE PRESIDENT.- Notre ordre du jour est donc épuisé.

La séance est levée à 10 heures 35.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du vendredi 27 mars 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 14 heures 40

-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, VOURC'H.Excusé : M. CASTELLANI.Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, ESTEVE, GAY, GONDJOUT, HOUDET, Yves JAOUEN, JEZEQUEL, LACHEVRE, LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, LEONETTI, MARCOU, MILH, PAUMELLE, PERDEREAU, Marcel PLAISANT, RAZAC, ROMANI, SATINEAU, SYMPHOR, TELLIER, TINAUD, YVON.

-:-:-:-:-

.../...







nouvelles. Tel est l'objet du projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui.

Le rajustement des cotisations qu'il comporte ne soulève pas d'observations, il est dans la logique du système.

Mais les recettes prévues sur les produits pétroliers, qui vont permettre d'atteindre le pourcentage de hausse (23%) souhaité par les pensionnés, a provoqué des remous.

Accepté par l'unanimité de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches de l'Assemblée Nationale, il a provoqué des objections de la part de M. le Ministre de la Production Industrielle, tandis que le Ministre du Budget gardait une attitude réservée.

Finalement, sur l'observation que la taxe nouvelle n'entraînerait pas de hausse des produits pétroliers et, notamment, de l'essence, l'Assemblée Nationale l'a votée à l'unanimité.

Je souhaite que le Conseil de la République donne le même exemple de compréhension à l'égard de nos marins.

Après ces déclarations, le Ministre quitte la séance.

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il n'y a pas de difficultés et que notre Commission d'abord et le Conseil de la République, ensuite, voteront dans le sens souhaité par le Gouvernement.

La Commission adopte le projet de loi sans observations et désigne M. Denvers comme rapporteur.

. . .

### Transports maritimes

M. LE PRESIDENT.- Nous avons à nous prononcer sur la prorogation de deux ans du délai d'application de la loi du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritimes.

Cette prorogation, comme les précédentes, est motivée par la continuation des opérations d'Indochine.



Mlle DUMONT.- Pour cette raison, je voterai contre.

La Commission désigne M. ABEL-DURAND comme rapporteur du projet de loi qu'elle adopte à la majorité.

. . .

Mandat parlementaire des inscrits maritimes

M. LE PRESIDENT.- Nous pourrions profiter de notre séance pour examiner un projet de loi (n° 4816 A.N.) tendant à valider pour la pension sur la Caisse de retraites des <sup>marins</sup> navires la durée d'un mandat parlementaire rempli par un inscrit maritime.

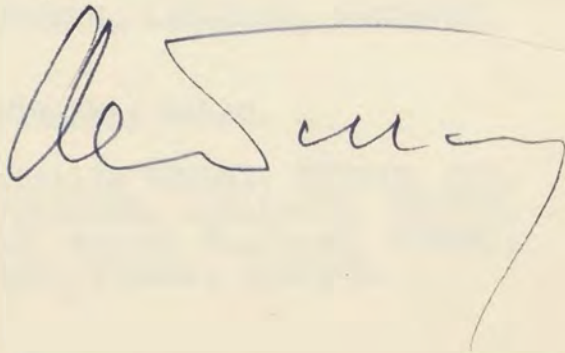
Il s'agit simplement de combler une lacune de la loi de 1941 sur les retraites des marins, promulguée à une époque où il n'y avait plus de Parlement.

M. DENVERS.- J'accepte de rapporter ce texte qui ne soulève aucune difficulté.

Il en est ainsi décidé et la Commission adopte le projet de loi.

La séance est levée à 15 heures 15.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 20 mai 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 H. 10

-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, HOUDET, LACHEVRE, LAMARQUE, LEONETTI,  
YVON.

Excusés : MM. CASTELLANI, DENVERS, LE DIGABEL, RAZAC.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, ESTEVE, GAY,  
GONDJOUT, Yves JACUEN, JEZEQUEL, LASALARIE, MARCOU,  
MILH, PAUMELLE, PERDEREAU, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
SATINEAU, SYMPHOR, TELLIER, TINAUD, VOURC'H.

-:-:-:-:-

.../...



ORDRE DU JOUR

- Examen du projet de loi (n° 257, année 1953) sur la sauvegarde de la vie en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce de pêche et de plaisance.- Nomination d'un rapporteur.
- Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDUSauvegarde de la vie humaine en mer

M. LE PRESIDENT.- Le projet de loi qui nous est soumis a été déposé en application des décisions prises par la Convention Internationale de Londres du 10 juin 1948, dont la France est signataire et que nous avons naguère ratifiée.

C'est un projet important qui peut soulever des observations et peut-être appeler des modifications de notre part. Aussi, je souhaite que son rapport soit confié à un de nos collègues particulièrement compétent sur les choses de la navigation, tel que M. Lachèvre.

La Commission ratifie cette proposition.

. . .  
.

Grève des Officiers de la Marine Marchande

M. LACHEVRE.- Je pense que notre Commission devrait s'informer et, au besoin, ouvrir un débat sur la récente grève. Il s'agit d'une épreuve qui a coûté cher, dont l'origine n'est pas très claire, dont le développement a pu paraître trop long et dont la conclusion, enfin, semble précaire, malgré l'arbitrage

.../...



du Président *du Conseil*

M. LE PRESIDENT.- Il est évident que l'étude d'un tel accident entre dans les attributions de notre Commission mais il faut se garder d'une intervention qui pourrait gêner le Gouvernement dans ses négociations.

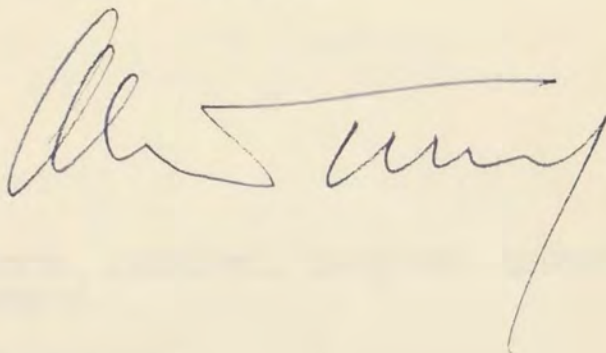
M. LEONETTI.- Sans doute, mais, sous ces réserves, nous avons le droit d'être informés.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de demander par écrit au Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande une documentation complète sur la grève et de l'inviter à venir nous en entretenir dès que possible.

- Il en est ainsi décidé -

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,

A large, stylized handwritten signature in dark ink, likely belonging to the President mentioned in the text above. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.



## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

LL.

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 8 juillet 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 H. 10

-:-:-

- Présents : MM. ABEL-DURAND, DENVERS, ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, LEONETTI, MILH, RAZAC, SYMPHOR, VOURC'H.
- Excusés : MM. CASTELLANI, LASALARIE, LE DIGABEL.
- Délégués : MM. ABEL-DURAND (par M. ROMANI)  
LACHEVRE (par M. Etienne GAY)
- Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. GONDJOUT, HOUDET, Yves JACUEN, Albert LAMARQUE, MARCOU, PAUMELLE, PERDEREAU, Marcel PLAISANT, SATINEAU, Gabriel TELLIER, Jean-Louis TINAUD, Joseph YVON.

-:-



ORDRE DU JOUR

- Discussion du rapport de M. Lachèvre sur le projet de loi (n° 257, année 1953) sur la sauvegarde de la vie en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.
- Questions diverses.

COMPTE-RENDUSauvegarde de la vie humaine en mer

M. LACHEVRE.- Le projet de loi dont vous avez bien voulu me confier le rapport vise à introduire dans notre législation nationale les dispositions de la Convention internationale de Londres du 10 juin 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dont la France est signataire.

Le texte primitif a été amendé par la Commission de la Marine Marchande de l'Assemblée Nationale puis voté sans débat par celle-ci.

Les amendements ont, tous sauf un, pour objet de préconiser une réforme sociale sur laquelle il est important d'appeler votre attention.

J'examinerai, d'abord, l'unique amendement technique qui, à l'article 3, est consacré aux "conditions de chargement et d'arrimage des marchandises et aux règles de transport des marchandises dangereuses".

A mon avis, il est préférable de revenir au texte du Gouvernement qui ne mentionne que "les conditions de chargement et d'arrimage des marchandises dangereuses" parmi les éléments devant entrer dans l'appréciation de la sécurité. Il faut, en effet, laisser une certaine marge d'appréciation aux transporteurs pour l'arrimage des cargaisons.

Les amendements apportés aux articles 7 bis, 16, 20, 23 et 26 sont tous inspirés par le désir du rapporteur de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches de l'Assemblée Nationale, M. Cermolacce (communiste) d'étendre aux organisations syndicales des marins le droit reconnu, légitimement, à l'équipage, de formuler toutes réclamations concernant la sécurité, le logement et l'effectif du personnel embarqué.

.../...



Votre rapporteur vous invite à ne pas suivre cette voie qui risquerait, en période sociale troublée, comme nous en connaissons trop souvent depuis quelques années, de voir nos ports se paralyser du fait de l'action de quelques meneurs syndicalistes, qui pourraient, d'ailleurs, fort bien ne pas être eux-mêmes marins.

L'amendement à l'article 26 <sup>comporte</sup> ~~provoque~~ la suppression pure et simple de toute possibilité de sanction pénale à l'égard de ceux qui abuseraient du droit de présenter des réclamations ou présenteraient des réclamations non fondées!

M. le Président.- Sur ce dernier point, on peut n'avoir aucun doute, l'amendement voté par l'Assemblée Nationale est anti-juridique.

La Commission, consultée sur les conclusions de son rapporteur, les adopte et, repoussant tous les amendements votés par l'Assemblée Nationale, décide de reprendre le texte primitif du projet de loi.

o

o o

#### Questions diverses

M. le Président.- Mes chers Collègues, j'ai reçu de M. Québriac, Président du Comité Central des Pêches maritimes, une lettre appelant l'attention de notre Commission sur la récente décision du Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande de réduire de 25 millions la subvention de l'Etat à l'Office scientifique et technique des Pêches maritimes.

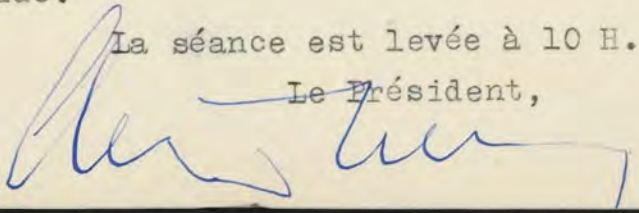
Le Comité central proteste vivement contre cette mesure qui, si elle est maintenue, empêchera toute utilisation du navire de recherches de l'Office, le "Président Théodore Tissier" dont la vente est même envisagée.

Il est certainement regrettable de voir que, pour des questions d'économie budgétaire, on sacrifie le seul instrument de travail des techniciens de l'Office, dont les pêches ont encore tant à attendre et je vous propose de joindre la protestation de notre Commission à celle du Comité central.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 H. 35

Le Président,





MJ.

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du jeudi 29 octobre 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 15

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, ~~BONDJOUT~~, ~~HOUBET~~, JEZEQUEL,Suppléants: MM. LE BOT, POISSON.Excusés : MM. DENVERS, ESTEVE, Yves JACUEN, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, RAZAC.Absents : MM. BOUDINOT, CASTELLANI, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. Etienne GAY, LEONETTI, MARCOU, MILH, PAUMELLE, PERDEREAU, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, Jean-Louis TINAUD, VOURC'H, Joseph YVON.

-:-

.../...



- 2 -

ORDRE DU JOUR

I - Désignation d'un membre de la Commission Supérieure du Crédit Maritime Mutuel.

II - Echange de vues sur la politique du Gouvernement en ce qui concerne les recherches scientifiques relatives aux pêches maritimes.

III - Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDUCrédit Maritime Mutuel

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, je suis saisi par le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande d'une demande de nomination d'un membre de notre Commission pour siéger à la Commission Supérieure du Crédit Maritime Mutuel.

M. Claireaux a fait acte de candidature ; y a-t-il d'autres candidats ?

Aucune autre candidature ne s'étant manifestée, ni aucune opposition, M. Claireaux est désigné par la Commission.

\*

\*

\*

Recherches scientifiques des pêches  
maritimes

M. LE PRESIDENT.- Nous avons reçu, de diverses sources, des informations relatives à une éventuelle suppression des crédits affectés à l'entretien et aux campagnes du navire océanographique "Président Théodore-Tissier", de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.

Cette menace a soulevé des protestations dans tous les milieux maritimes, en raison des services éminents rendus à la pêche par ce navire, notamment en ce qui concerne la pêche du thon.

.../...



- 3 -

M. Ramarony, Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, m'a fait connaître ses projets de réorganisation de l'Office, qui serait transformé en Institut, tout en gardant son caractère d'auxiliaire des pêcheurs. Quant aux recherches à la mer, elles seraient confiées dans l'avenir à un ou deux bateaux à construire.

C'est une question que nous aurons à examiner lors du prochain vote du budget.

M. LE BOT.- Nous ne pouvons constater, pour l'instant, que la suppression des crédits affectés au "Président Théodore-Tissier" mais il est permis de suggérer un virement de crédits s'il en est qui ne soient pas utilisés à d'autres chapitres.

M. LE PRESIDENT.- Ce serait, en effet, une solution. Quoi qu'il en soit, pour donner satisfaction aux pêcheurs, nous ferons tout notre possible pour que le "Président Théodore-Tissier" puisse continuer son travail, dont l'utilité n'est contestée par personne.

\*

\* \*

#### Prix du poisson

M. LE PRESIDENT.- Je reviens à un sujet qui a souvent préoccupé notre Commission : celui du décalage entre les prix du poisson de mer à la production et à la consommation. J'en ai constaté personnellement de nombreux exemples pendant un séjour au Croisic. Il est remarquable que les baisses des cours du poisson débarqué, parfois très considérables, n'affectent pas les cours de détail.

M. WALKER.- La même constatation s'impose pour la région du Nord.

Dans le même ordre d'idées, il semble qu'il conviendrait de revoir notre politique d'importation du poisson. Les licences sont accordées selon des règles qui paraissent discutables.

M. LE PRESIDENT.- Nous poserons la question au Secrétaire d'Etat à sa prochaine audition par la Commission.

.../...



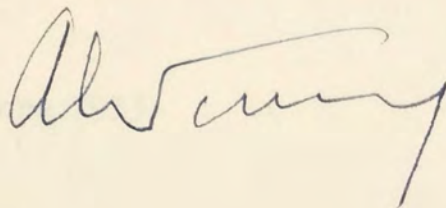
- 4 -

M. JEZEQUEL.- J'ai recueilli de plusieurs conserveurs bretons une information selon laquelle on envisagerait un accord commercial avec la Norvège pour l'importation d'huile de hareng. Il serait possible, si cet accord était conclu, d'obtenir des prix plus bas pour la production de conserves d'excellente qualité.

M. LE PRESIDENT.- Une telle éventualité irait dans le sens d'une baisse du coût de la vie souhaitée par le Gouvernement.

La séance est levée à 10 heures 35.

Le Président,





COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. DENVERS, Vice-Président

-:-:-:-:-

Séance du jeudi 19 novembre 1953

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 H. 15

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, COTY, DENVERS, JEZEQUEL, LACHEVRE,  
Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, SATINEAU, Jean-Louis TINAUD,  
VOURC'H, Joseph YVON.

Excusés : MM. DULIN, ESTEVE, Etienne GAY, Yves JAOUEN, LASALARIE,  
RAZAC.

Suppléant : M. LE BOT.

Absents : M. CASTELLANI, Mlle Mireille DUMONT, MM. GONDJOUT, HOUDET,  
LEONETTI, MARCOU, MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT,  
ROMANI, SYMPHOR, Gabriel TELLIER.

-:-:-

.../...



- 2 -

ORDRE DU JOUR

I - Désignation de deux membres au Conseil Supérieur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

II - Désignation de trois membres pour la commission d'enquête sur les paquebots "Flandre" et "Antilles".

III - Audition de M. le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande sur le projet de loi (n° 6769, année 1953) relatif au développement de crédits pour l'exercice 1954 (Marine Marchande).

IV - Questions diverses.

-:-:-:-

COMPTE RENDUConseil supérieur de l'Etablissement des Invalides

M. DENVERS, vice-Président, - Mes chers Collègues, notre Président M. Abel-Durand, retenu à l'Assemblée Nationale par une réunion de son groupe, m'a chargé de l'excuser auprès de vous. Avant son arrivée nous allons procéder aux désignations prévues à l'ordre du jour.

Pour le Conseil Supérieur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine, M. Claireaux et moi-même sommes membres sortants. Je vous propose le renouvellement de nos fonctions.

(Assentiment).

o

o

o

Commission d'enquête sur les paquebots "Flandre" et "Antilles"

M. DENVERS, vice-président. - Vous savez qu'à l'occasion du vote de la proposition de résolution de M. Pellenc, il a été décidé d'une commission d'enquête sur les deux paquebots "Flandre" et "Antilles".

.../...



- 3 -

Notre Collègue M. Lachèvre a fait adopter un amendement qui tend à prévoir, au sein de cette commission, ~~At~~ trois représentants de la Commission de la Marine et des Pêches.

Nous allons donc désigner nos trois représentants.

Je vous propose, en premier lieu, notre Président M. Abel-Durand, ensuite M. Lachèvre, qui a fait adopté l'amendement, et moi-même, puisque le Flandre a été construit à Dunkerque.

Il en est ainsi décidé.

o

o o

#### Questions diverses

M. VOURE'H.- Vous savez qu'une Commission a été désignée à l'Assemblée Nationale pour procéder à une enquête sur la vedette garde-pêche "Administrateur Guët" pour laquelle un crédit de 50 millions a déjà été englouti sans résultat. Je serais désireux de voir procéder au Conseil de la République à la désignation d'une même Commission.

Il en est ainsi décidé.

MM. Abel-Durand, Vourc'h, Le Digabel et Yvon sont désignés

La Commission décide également de procéder, au début de l'année prochaine, à une visite des ports afin d'étudier les problèmes du commerce et de la pêche.

o

o o

#### Présidence de M. ABEL-DURAND, président

#### Audition de M. le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, sur le Budget de la Marine Marchande

La Commission procède, ensuite, à l'audition de M. le Secrétaire d'Etat à la Marine, dont le compte rendu sténographique est joint.



M. LE PRESIDENT. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande.

M. JULES RAMARONY, Secrétaire d'Etat à la marine marchande. Monsieur le président, messieurs, je vous remercie d'avoir bien voulu m'entendre, aujourd'hui; je voudrais vous donner, au moment où vous allez examiner le budget de la Marine Marchande, quelques indications d'ordre général qui, je l'espère, vous seront utiles. Je vous ferai, d'abord, observer que le projet de budget pour l'exercice 1954 comporte trois parties qui, pour les exercices précédents, avaient été réparties dans trois projets de loi différents, à savoir: le budget de fonctionnement des services, le budget des investissements et le budget de réparations des dommages de guerre. Le total des crédits de paiement de ces trois budgets passe de 63.076.167.000 francs à 51.938.342.000 francs, ce qui représente une diminution de 11.137.825.000 francs.

Si nous prenons le budget de fonctionnement des services civils, il a été fixé à 16.356.242.000 francs. Il est en augmentation de 2.153 millions sur le budget de l'exercice 1953. Les moyens des services - rémunération des personnels d'activité, charges sociales, subventions de fonctionnement et dépenses diverses - font ressortir une réduction de 46 millions. Les interventions publiques - action internationale, action éducative et culturelle - font l'objet d'une dotation en augmentation de 2.199 millions, augmentation dont l'essentiel est affecté à la subvention à l'établissement National des Invalides de la Marine, soit 1.624 millions de francs. L'augmentation n'est d'ailleurs qu'apparente. En effet, la taxe sur le raffinage des pétroles qui avait été instituée pour l'augmentation des pensions, devait être initialement une recette directe pour l'établissement des invalides. Mais, finalement, elle est perçue à l'heure actuelle par le Trésor. C'est la raison pour laquelle figure, dans le budget, cette augmentation de 1.624 millions. Par ailleurs, la subvention pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général - il s'agit de la Transatlantique et des Messageries maritimes - est en augmentation de 592 millions de francs. Elle se répartit comme suit: pour la Compagnie générale transatlantique, 192 millions de francs; pour les Messageries maritimes, 400 millions de francs. Voilà pour le budget de fonctionnement.

En ce qui concerne le budget des investissements, les crédits se décomposent comme suit. En 1953, les autorisations de programme s'élevaient à 13.092 millions et les crédits de paiement à 10.113.500.000 francs. En 1954, les crédits demandés s'élèvent à 10.510 millions et les crédits de paiement à 11.582 millions. Il y a donc sur les autorisations de programme une diminution d'environ 2.580 millions et sur les crédits de paiement, une augmentation de 1.468.500.000 francs. La réduction des autorisations de programme provient, essentiellement, d'un moindre volume des engagements à souscrire pour l'aide à la construction navale. Un crédit de 11.457 millions de francs



figurait, en effet, à ce titre, au budget de 1953; il n'est plus que de 10 milliards, pour l'exercice 1954. Cette réduction provient, aussi, d'un faible démarrage du plan quinquennal pour l'équipement des établissements d'enseignement maritime. Le fait est d'autant plus sensible que la tranche dite de la " loi de programme " comportait, dans le précédent exercice, une autorisation de programme de 1.141 millions de francs à exécuter sur les cinq années à venir. En ce qui concerne les crédits de paiement, l'augmentation constatée concerne, notamment, l'aide à la construction navale qui est en augmentation de 1360 millions. L'augmentation est, d'ailleurs, compensée à peu près exactement par la diminution de la part intéressant la marine/marchande dans les prêts accordés par le fonds de modernisation et d'équipement.

Pour le budget de réparation des dommages de guerre, la situation se présente comme suit. Nous avons comme autorisation de programme, en 1953, 18.709 millions et comme crédits de paiement, 38.760 millions. Pour 1954, nous avons comme autorisation de programme, 7.085 millions de francs et comme crédits de paiement, 24 milliards de francs, ce qui fait comme autorisation de programme, une diminution de 11.624 millions de francs, comme crédits de paiement, une diminution de 14.760.000 francs. Voilà donc, succinctement analysé, l'ensemble du budget qui vous est soumis et sur lequel vous aurez à vous prononcer.

Je voudrais, si vous le permettez, messieurs, et si vous en êtes d'accord, monsieur le président, vous dire d'abord un mot des décrets qui ont été pris et qui seront soumis à la ratification du Parlement, vous dire, aussi, les problèmes importants qui se ~~pos~~ent, à l'heure actuelle, et les positions que je crois devoir prendre sur ces problèmes. Je suis, bien entendu à votre disposition, pour répondre aux questions qui pourraient m'être posées, sous la réserve qu'il s'agisse de questions pour lesquelles j'ai des dossiers. On m'a, en effet, prévenu de deux questions. J'ai là la documentation. Je vous demanderai pour les autres, la permission d'y répondre, par exemple, par lettre envoyée à M. le ~~Président~~ de la commission.

Vous connaissez les décrets pris, par le Gouvernement en septembre, pour la marine/marchande. Il y a création et suppression d'emploi à l'administration centrale. L'administration centrale de la marine/marchande, au moment où je suis arrivé, se présentait dans des conditions assez difficiles, pour la raison suivante. Il y a, dans le Département de la marine marchande, comme dans tous les Départements, des fonctionnaires civils. Mais il y a, aussi, des administrateurs de l'inscription maritime, ~~mais~~ Par ailleurs, il y a un nombre de contractuels important, trop important à mon sens et trop important au regard de la position de la fonction publique, par rapport à l'ensemble du personnel. Mais prenons d'abord, la question des administrateurs de l'inscription maritime.



Il y a eu, vous le savez, dans certains journaux, une campagne de presse, en ce qui concerne l'inscription maritime et les décisions qui devaient être prises au Département de la Marine Marchande. Je crois pouvoir dire que tout cela est, à l'heure actuelle, calmé. L'examen du budget qui a été voté par l'Assemblée nationale et qui vous sera soumis vous permettra de voir quelle a été, exactement, la politique qui a été suivie. Un arrêt du Conseil d'Etat, qui porte le nom d'arrêt Bolopion, précise d'une manière indiscutable que les administrateurs de l'inscription maritime n'ont pas vocation aux postes de l'administration centrale. Par conséquent, si l'on appliquait purement et simplement cet arrêt, il s'en suivrait qu'il faudrait renvoyer tous les administrateurs de l'inscription maritime. Autrement dit, au moment où nous examinons la question, par le jeu de cet arrêt, nous sommes en pleine illégalité, du fait qu'il y a encore à l'administration centrale des administrateurs de l'inscription maritime. Je ne parle pas, bien entendu, de l'inspection générale. Je parle des administrateurs qui sont dans certains cas à des postes de chef de bureau et qui s'y trouvent, dans des conditions qui sont illégales.

Le but de la réforme a été d'apporter une solution légale au problème qui était ainsi posé, car par cet arrêt du Conseil d'Etat, il n'était pas possible de rester dans l'illégalité. Plusieurs solutions pouvaient s'imposer; ou on appliquait purement et simplement l'arrêt Bolopion et on renvoyait tous les administrateurs de l'inscription maritime dans les ports - et alors il n'y avait pas besoin de texte; ou on admettait - ce qui était ma pensée - qu'il était indispensable que dans certains postes de l'administration centrale, il y ait des représentants de l'inscription maritime, pour assurer justement une liaison entre l'administration centrale et les ports - et dans cette hypothèse, il était nécessaire que certains textes soient pris puisque nous ne pouvions pas rester dans une situation illégale.

Je n'ai pas besoin de rappeler, devant vous, le rôle important de l'inscription maritime et les éminents services rendus par ses administrateurs. Il eût été grave d'écarter tous les administrateurs de l'inscription maritime de l'administration centrale. Un projet de loi tendant à résoudre cette difficulté est en préparation. Il aura pour but de permettre au ministre chargé de la Marine Marchande de conserver à l'administration centrale un certain nombre d'administrateurs de l'inscription maritime. Il en faut à l'administration des gens de mer, au service des pêches, au trafic maritime. Le nombre doit en être déterminé d'une manière précise. Il est, actuellement, de dix. Vous aurez la possibilité de le modifier. Je vous dirai à ce moment-là, pour les raisons pour lesquelles j'ai proposé ce nombre. Mais je tenais, dès maintenant, à vous préciser l'essentiel de la réforme. De même, vous aurez à apprécier un texte par lequel il s'agit de diminuer le nombre des contractuels et de leur donner un statut normal.



Mar. 19.11.53

Il y a, aussi, un article 11, dans le budget actuel qui me paraît avoir été voté, à l'Assemblée nationale, dans des conditions un peu rapides, tant et si bien qu'il faudra, si vous admettez le fond du problème que vous y apportiez une modification, de façon que je puisse ensuite le reprendre, devant l'Assemblée nationale.

Je voudrais, maintenant, parler du décret qui a modifié l'organisation de l'office des pêches. Au passage, je vous signale qu'à dix heures, ce matin, avait lieu à la marine ~~max~~ marchande, l'installation du nouvel institut des pêches et que la séance continue encore, à l'heure présente. La présidence du conseil d'administration de l'établissement est réservée au ministre ou à son délégué. Quant aux membres du bureau, ils comprennent quatre professionnels et deux scientifiques. J'estime qu'il était nécessaire que les professionnels aient une part plus active, dans la gestion de cet institut. Les scientifiques ont rendu des services éminents, ils continueront à rendre ces services. Je leur ai dit, d'ailleurs, et je pense, messieurs, que vous serez de mon avis. Mais, je crois que, dans le passé, il n'y a pas eu une liaison assez grande entre l'office et les comités locaux de pêche et les organisations de pêcheurs. En fait, les pêcheurs, le long de nos côtes, se sont plaints, à tort ou à raison - je crois pour partie à raison - que cette liaison n'était pas suffisante et que l'organisme était trop scientifique, trop technique, pas assez pratique. D'autre part, par sa présence, le ministre peut avoir une part directe à l'organisation et au fonctionnement de l'institut et là, je crois que le but est atteint.

Le troisième décret concerne le travail à bord des navires de commerce. La crise du mois d'août a posé la question de la loi de quarante heures. C'est un problème extrêmement grave. A l'heure actuelle, il y a un pourvoi devant le Conseil d'Etat, pour savoir si la loi de quarante heures est applicable ou non à la marine marchande. Que va faire le Conseil d'Etat ? Il pourra très vraisemblablement dire que la loi de quarante heures est applicable à moins qu'il rejette le pourvoi à cause de la manière dont il a été déposé et ne tranche pas le problème de fond. Mais il y a toutes chances pour que le Conseil d'Etat déclare que la loi de quarante heures est applicable. Alors quelle sera la situation ? Toutes les marines étrangères appliquent quarante huit heures. D'autre part, nous sommes 15 à 20 p.100 plus cher que les marines étrangères. Ce sera un désarmement complet des navires car les conditions d'exploitation seront telles qu'à ce moment-là, il n'y aura plus aucune chance pour que nous puissions lutter avec la concurrence internationale et ce n'est pas aux techniciens que vous êtes que je dois dire ce qu'est cette concurrence internationale. Vous voyez donc l'utilité du décret. A l'heure actuelle, on travaille et s'il n'y avait pas eu de décret, il aurait fallu procéder par le ~~dépôt~~ dépôt d'un texte de loi ce qui, indiscutablement, eut été une complication. Je crois que ce décret est donc une amélioration.



Mar. 19. 11. 53

Quel usage exact pourra-t-on en faire ? Je ne sais pas encore. En tout cas, voici un exemple précis. En ce qui concerne le cabotage, le problème est dramatique. A l'heure actuelle, tout notre cabotage disparaît. Il reste encore 18 caboteurs, alors qu'il y a des pays qui en ont des centaines. Pourquoi cela ? Parce qu'au point de vue de l'équipage, il faut un tiers de plus de personnel, en France qu'à l'étranger, d'où prix inférieurs pour les étrangers. Il y a là un problème qui est, présentement, à l'étude et sur lequel je me permets d'attirer votre attention; devant l'importance de la question, je ne doute pas que vous évoquiez ce problème et que vous fassiez connaître le point de vue de votre assemblée.

En ce qui concerne l'organisation de l'établissement national des invalides, le décret est-il efficace ? Sur ce point, il n'y a pas eu l'ombre d'une critique.

Reste la modification de la législation des hypothèques maritimes. Autrefois, il fallait dans certains cas des actes notariés. Aujourd'hui, l'acte sous seing privé est autorisé. L'armement a apprécié cette mesure, car elle a diminué le coût de certains actes qui le grevaient inutilement. Voilà les décrets qui ont été pris et qui, bien entendu, seront soumis à la ratification de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République.

Je voudrais, maintenant, vous parler des problèmes qui se posent à l'heure actuelle, pour notre marine marchande et vous exposer aussi les désirs que j'ai pour l'avenir.

Je vous ai dit, tout à l'heure - et c'est pour moi, la question essentielle - que nous sommes 18 p.100 plus cher que l'armement étranger. C'est là une des principales raisons de nos difficultés, en dehors évidemment, de ce fait que, vous le savez, le coût du fret a diminué depuis deux ans dans des proportions que je n'ai pas besoin de ~~vous~~ souligner, devant vous et qu'il y a, sur ce point une crise qui est une crise mondiale, mais ce qu'il faut évidemment éviter à tout prix sur le plan social, sur le plan économique, c'est un désarmement des navires. Par conséquent, nos préoccupations doivent être, autant que possible d'éviter l'augmentation des charges de l'armement et, si même c'était possible, d'arriver à une diminution de ces charges. Le problème est, à l'heure actuelle, à l'étude sur le plan du cabotage. Je voudrais là essayer en déposant un texte de loi et en prenant un décret, d'arriver à diminuer les frais. Je voudrais essayer aussi d'obtenir, pour les petits bateaux de moins de 500 tonneaux, une aide qui pourrait leur être donnée suivant un système prévu dans un projet de loi qui est envoyé aux services des finances. Ce projet a en effet, des incidences financières et c'est là qu'est la difficulté. Mais ces incidences ne sont pas très lourdes, puisqu'il s'agit des bateaux de 500 tonneaux. Il nous faut donc obtenir l'accord des services des finances et j'espère pouvoir y arriver. M



Mar. 19-11-53

Mais, il y a un autre problème: c'est la question d'aide à l'exportation, le navire devant être considéré comme une marchandise d'exportation, ce qui est parfaitement logique. Tous les textes sont prêts, mais les incidences financières sont un peu plus lourdes. Il est évident qu'en ce qui me concerne, je serais particulièrement heureux que le Conseil de la République se penchât sur ce problème pour l'examiner et m'apporter son aide. Voilà donc les points qui sont à l'étude et qui me paraissent essentiels.

Je me suis préoccupé, aussi, du renouvellement de la flotte de commerce. Vous savez que la reconstitution de la flotte de commerce qui représente une dépense totale de 310 milliards de francs sera terminée en fin 1955. 224 milliards ont été liquidés, avant le 1er janvier 1953, 36 milliards et demi le seront sur l'exercice en cours et le projet de budget qui vous sera soumis prévoit 24 milliards de crédits de paiement sur 1954. La quasi totalité du reste, soit 25 milliards environ, sera imputé sur l'exercice 1955. Ainsi, nous pouvons dire que la reconstitution de la flotte sera terminée fin 1955.

Mais, alors se pose tout le problème du renouvellement de notre flotte de commerce, des bâtiments qui sont vieux, de certains liberty-ships. Il y a là près de 1 million de tonneaux qui, dans les années à venir, doivent être renouvelés. Par conséquent, il se pose un problème qui touche à l'armement et à la construction navale. La difficulté actuelle, pour les armateurs, c'est de pouvoir commander des bateaux, en raison de l'état de leur trésorerie. De tous les contacts que j'ai eus, il apparaît que l'armement ne peut envisager de faire de nouvelles commandes aux chantiers navals que s'il a la possibilité de pouvoir demander et obtenir des prêts, à moyen ou à long terme, avec un intérêt normal. Actuellement, l'armement emprunte à 7 1/2, 8 et 8 1/2 p.100. C'est une situation mortelle pour lui. Il ne peut pas, avec de pareils taux, envisager le renouvellement de sa flotte de commerce. Si, au contraire, un texte de loi, comme cela existe dans certains pays étrangers, permettait des prêts à moyen ou à long terme, c'est-à-dire s'étendant sur 15 à 20 ans, avec des intérêts de 3 à 3 1/2 p.100, le problème serait, évidemment tout autre. Le texte que nous envisageons, et sur lequel nous sommes prêts aussi, consisterait à faire payer, par l'Etat, la bonification d'intérêt, c'est-à-dire la différence entre les 3 1/2 p.100 et les 7 1/2 à 8 1/2 p.100. Je crois que ce texte est éminemment souhaitable car, il a deux conséquences: permettre le renouvellement de la flotte et permettre, aussi, à nos chantiers navals de travailler. Nos chantiers ont travaillé, jusqu'à ce jour, dans des conditions assez satisfaisantes. Nous avons lancé à Penhoët des pétroliers.

Samedi prochain, je vais à Dunkerque où un pétrolier est lancé par ce fameux armateur grec qui s'appelle M. Onassis qui a commandé un de ces pétroliers qui coûtent de 8 à 10 milliards. Mais, nous le sentons très bien, dans les mois qui vont venir, vont se poser des problèmes tout-à-fait inquiétants sur le plan de la construction navale, si certaines mesures n'étaient pas prises. Je crois que la meilleure de ces mesures



serait cette loi de crédit à l'armement qui serait le complément de la loi Defferre. Si nous pouvions obtenir le vote d'un semblable texte, nous aurions fait un grand pas pour résoudre le problème du renouvellement de notre flotte et celui des chantiers navals. C'est une pensée que nous avons. Le but est atteint en ce qui concerne le Département et nous avons à le faire triompher sur le plan gouvernemental et sur le plan des incidences financières car, cette loi représente des incidences de l'ordre de 3 à 4 milliards au bout de trois ou quatre ans. C'est une somme assez lourde, mais je pense qu'on doit être amené à trouver cette solution. J'en vois pas d'autre en ce qui me concerne, pour arriver à la fois au renouvellement de la flotte et à la solution des chantiers navals.

J'aborde maintenant une deuxième question. Celle du paquebot de New York ~~et~~ des paquebots Flandre et ~~des~~ Antilles.

En ce qui concerne le paquebot de New York, il y a eu un mouvement assez fort dans les ports, notamment au Havre et dans les chantiers de construction navale, pour la construction de ce paquebot. Bien entendu, le responsable de la marine marchande pensait à ce problème. Il l'a posé non seulement au regard de la Compagnie générale transatlantique, mais au regard du Gouvernement. J'ai dans mon dossier, une documentation que je vous communiquerai, si elle vous intéresse et que je résume en quelques mots. En ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, on arrive au point suivant: la compagnie n'a pas la possibilité, pratiquement, de donner un franc pour la construction de ce paquebot, dont elle souhaite, bien entendu, la construction. Pour elle, c'est un problème de Gouvernement et de Parlement. Les fonds doivent être payés par l'Etat, étant entendu qu'il s'agira de savoir, dans quelles conditions, le bateau sera mis à la disposition de la compagnie, soit qu'elle l'affrète, soit qu'elle le loue. Mais c'est là, un problème mineur qu'il est facile de résoudre. La question posée est donc de savoir si on va dans les années à venir, prévoir une trentaine de milliards pour la construction de ce paquebot.



C'est tout de même une somme importante et il faudra essayer de ne pas de dérober quand on sera amené à prendre une décision. Là se posent plusieurs questions au sujet du principe même du bateau : quelle sera l'évolution de son exploitation dans les années à venir au regard de l'aviation ? Cette exploitation sera-t-elle rentable ? - certainement pas. Les sommes dépensées devront-elles l'être néanmoins en raison de ce que, d'une part, l'Ile-de-France va, indiscutablement, finir sa carrière en 1958 et, d'autre part, le Liberté verra la sienne se terminer au plus tard en 1962 ? Il en résultera une diminution du pavillon français sur l'Atlantique nord, alors qu'il s'agit d'une ligne de prestige. Il suffit de voir ce que représente l'arrivée d'un paquebot français à New-York pour se rendre compte que, malgré la question purement financière, la France doit maintenir une politique qui lui permettra de défendre son pavillon.

Au Moyen-Orient, de nombreuses lignes françaises ont été supprimées pour des raisons d'économie, mais cela porte atteinte à notre pays ; or, ce qui est vrai pour le Moyen-Orient le serait encore plus pour l'Atlantique-nord.

Dans le budget que vous allez avoir à apprécier, une somme de 100 millions est prévue pour l'étude d'un paquebot par les chantiers de Penhoët ; cette somme est prélevée par le Département sur son budget d'aide à la construction navale. Je ne vous cache pas, puisque nous sommes en séance publique, qu'un mois avant la discussion du budget devant l'Assemblée nationale, j'avais moi-même proposé d'arriver à cette solution. Je savais qu'il était très difficile d'obtenir 100 millions de plus, l'état des finances n'étant pas extrêmement brillant, mais je trouvais très opportun de pouvoir faire cette commande en prenant au besoin cette somme sur le budget d'aide à la construction navale. Après des discussions avec le Ministère des finances, qui n'était pas très favorable, les 100 millions sont maintenant prévus et un marché est signé avec les chantiers de Penhoët pour l'étude de deux paquebots ayant des caractéristiques différentes.

Les questions de vitesse et de rentabilité se posent et les études doivent être faites à la fois par les techniciens de Penhoët et ceux de la Compagnie générale transatlantique et la décision définitive ne pourra être prise que lorsque nous serons en possession de cette étude.

Voilà quel est l'état de la situation. Puisque l'Assemblée nationale, après la décision de sa commission des finances, a voté que, avant le 1er juillet prochain,



un projet concret devra être présenté sur ce point, il m'apparaît difficile qu'un gouvernement, quel qu'il soit, puisse ne pas prendre ses responsabilités.

Le paquebot type I, d'une vitesse de 34 noeuds, pourra transporter 700 passagers en première classe et 1300 en classe touristes ; son déplacement en charge sera de 52.500 tonnes.

Le paquebot type II aura une vitesse de 25 noeuds et pourra emporter 700 passagers de première classe et 1000 de classe touristes ; son déplacement en charge sera de 45.000 tonnes.

En ce qui concerne l'enseignement maritime, je pense que la solution consistera à supprimer dans l'avenir l'école de Paris, car elle ne permet pas aux marins, aux officiers du pont ou de la machine de faire des études pratiques sur les bâtiments et dans les ports. La réorganisation envisagée se traduirait par les résultats suivants : en troisième année, tous les capitaines au long cours iraient à l'école de Marseille et tous les officiers mécaniciens de première classe seraient dirigés sur Nantes ; en deuxième année, tous les candidats seraient envoyés à l'école du Havre.

En ce qui concerne les unités "Flandre" et "Antilles", je connais vos préoccupations et je n'ignore pas que vous avez nommé une commission d'enquête

En ce qui concerne "Antilles", il y a eu quelques ennuis mais ils n'ont pas dépassé tout de même ceux que l'on rencontre normalement lors de la mise en service d'un paquebot neuf.

Pour le "Flandre", les difficultés ont été plus graves ; il faut dire les choses telles qu'elles sont. On pense toutefois, à l'heure actuelle, que les derniers travaux qui viennent d'être faits permettront de donner à ce navire la possibilité de continuer ses voyages d'une manière normale ; d'après les renseignements qui nous sont communiqués, il va d'ailleurs repartir le 12 décembre.

Voilà qu'elle est la situation. Je suis, bien entendu, à votre disposition pour vous donner des indications complémentaires, mais je me permets de vous suggérer que nous pourrions étudier plus complètement ce problème au cours d'une autre séance de commission. Je voudrais simplement, en pesant mes mots, vous dire ceci : Il y a eu des difficultés certaines, notamment pour l'appareillage électrique



J'ai communiqué jusqu'à ce jour les conclusions du rapport des experts, mais on m'a fait grief de ne pas avoir donné ce rapport en entier. Je n'ai pas besoin de vous dire, messieurs, que, si vous l'exigez, je le tiens à votre disposition et que je suis prêt à l'analyser avec vous.

Je ne pense pas que les conclusions de ce rapport soient d'une gravité telle qu'elles entraînent des responsabilités très importantes ; mais elles peuvent, peut-être, faire apparaître que, n'ayant pas construit pendant des années par suite de la guerre, il nous a manqué un peu de formation et d'habitude pour les constructions de bateaux et que, par rapport à certains pays comme les Etats-Unis où des techniques nouvelles sont employées, nous avons un certain retard, non pas de conceptions mais d'application. Je crois vraiment qu'il n'est pas opportun de faire état de cela à la tribune du Parlement et d'évoquer publiquement ces questions car ce serait mettre nos chantiers navals dans une situation qui serait exploitée par les chantiers étrangers.

Vous savez qu'il y a une grande concurrence entre les chantiers navals, non seulement pour les prix mais aussi pour la qualité. Je crois pouvoir dire que la qualité de la construction navale française est excellente, surtout en ce qui concerne les coques, mais que, par le fait même que nous n'avons pas construit à la cadence et à l'échelle des Etats-Unis, il y avait peut-être des mises au point nécessaires qui, je l'espère, ont été faites à l'heure actuelle.

J'estime, par conséquent, que les difficultés que nous avons eues ne doivent pas être soulignées publiquement ; nos paroles pourraient être mal interprétées à l'étranger et au détriment de notre intérêt national. C'est la raison pour laquelle, dans n'importe quelle commission, on ne peut communiquer un rapport que si on a la certitude que le secret absolu sera observé. Hélas ! messieurs, vous savez que dans nos Assemblées comme dans tous les Parlements du monde d'ailleurs, le secret est quelquefois difficile à garder.

Voilà les problèmes essentiels qui intéressent le Département de la Marine marchande. Je reste, bien entendu, à votre disposition pour répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

M. LE PRESIDENT. Je remercie M. le secrétaire d'Etat des explications très complètes qu'il a bien voulu nous donner sur les principaux chapitres du budget de la Marine marchande.

La parole est à M. Boudinot.



M. BOUDINOT. Je suis sénateur de la Guyane et j'ai eu l'occasion de faire des interventions au sujet de la mise en service du paquebot "Guyane".

Vous savez que le Comité directeur du F.I.D.O.M. a fait désigner une commission pour étudier le problème et que, finalement, un expert a été nommé pour apprécier le montant du déficit de la Compagnie générale transatlantique. J'avais écrit au ministère des finances pour que l'on puisse prévoir la subvention nécessaire à la mise en service de ce paquebot. Il me semble que vous avez parlé d'augmentation de subventions aux compagnies de navigation mais que cela ne comprend pas la subvention que je réclame.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Ce problème a été évoqué à l'Assemblée nationale par un parlementaire de la Guyane.

Nous sommes en présence de la difficulté suivante : La Compagnie générale transatlantique nous dit : "Augmentez votre subvention de 60.000.000 et nous mettrons ce paquebot en service." Des avenants ont été signés avec les deux compagnies et ils vont être soumis au Parlement d'ici trois semaines ou un mois au maximum. Dans le budget que vous allez avoir à examiner, il y avait 592 millions pour l'augmentation des subventions aux deux compagnies ; l'Assemblée nationale a voté cette somme, mais elle l'a bloquée jusqu'à la ratification des avenants.

Vous aurez à apprécier, sur ce point, si vous devez maintenir la décision de l'Assemblée nationale ; en tout cas, il a été décidé que, lorsqu'on discutera de ces questions devant le Parlement, le problème du paquebot "Guyane" sera évoqué et pourra trouver, à ce moment-là, une solution. Il est infiniment regrettable qu'il n'y ait pas de paquebot assurant un service pour la Guyane et je sais quelles sont les difficultés de transbordement. C'est un désir juste de la part des représentants de la Guyane de réclamer, pour leur département, une liaison maritime avec la Guadeloupe et La Martinique qui donne une sécurité absolue.

Cela dépasse un peu le budget de la Marine marchande car ce problème devrait intéresser le ministère de l'Intérieur et peut-être les budgets locaux, pour examiner dans quelles conditions on pourrait tout de même arriver à donner les sommes nécessaires afin d'assurer cette liaison maritime.

M. LAMARQUE. Je suis sénateur du Var et j'habite une commune sur le territoire de laquelle se trouvent les



Forges et Chantiers de la Méditerranée. Ce qui nous préoccupe actuellement, c'est le renouvellement de la flotte et l'activité de nos chantiers navals.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez dit des choses excellentes. Nous avons travaillé, depuis la Libération, à une cadence normale et, dans un chantier comme le nôtre, 3.000 à 3.500 ouvriers ont été constamment employés. Toutefois, à l'heure actuelle, le rythme du travail diminue singulièrement et nous sommes gravement menacés de chômage pour l'année 1954.

Le Parlement a voté la Loi d'aide qui a procuré des satisfactions en ce qui concerne l'activité de nos chantiers et qui est appelée à en procurer encore. Vous avez indiqué qu'elle devait être complétée par la loi d'aide à l'armement ; je souligne que la situation dans laquelle nous nous trouvons en ce moment est extrêmement défavorable, et qu'il serait urgent que des mesures fussent prises pour le remplacement de notre flotte.

Vous avez fait observer que nos prix de revient sont très élevés par rapport à ceux de la production étrangère. Or, j'ai appris, hier, que l'Etat doit aux Forges et Chantiers de la Méditerranée une somme de 5 milliards. Par conséquent, ces chantiers, pour maintenir leur activité et payer leurs ouvriers, ont dû emprunter aux banques à des taux excessivement élevés ; cela représente donc une charge pour les prix de revient et des difficultés pour nos chantiers. Il faudrait que l'Etat ne crée pas lui-même des difficultés de cette nature aux entreprises qui fonctionnent pour la construction navale.

Je voudrais vous demander aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, dans la mesure où vous prévoyez le remplacement de certains paquebots, si vous n'envisagez pas également le remplacement de "La ville d'Ajaccio", qui, à l'heure actuelle, je crois, est à bout de course. La question que je pose a par conséquent pour objet d'insister auprès de la commission de la marine et également auprès de M. le secrétaire d'Etat pour que le renouvellement de notre flotte s'accélère dans des conditions normales. Mais, alors que nous indiquons qu'il serait extrêmement heureux, à l'heure actuelle, d'activer le renouvellement de cette flotte, nous pouvons nous plaindre, présentement, qu'une décision modificative ait diminué le crédit qui avait été prévu dans le budget pour l'aide à la construction navale.



Je crois que cette diminution est de 400 ou de 430 millions.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Il s'agit de 428 millions !

M. LAMARQUE. C'est là un fait regrettable.

M. René COTY. Je voudrais d'abord demander à M. le secrétaire d'Etat si le rapport de M. Mazier, qui vient de nous être distribué, ne comporte pas une erreur. En effet, l'article 11 visant le paquebot destiné à l'Atlantique nord est ainsi libellé : "Le Gouvernement devra, avant le 1er janvier 1954...".

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Il s'agit de juillet et non de janvier.

M. René COTY. Je voudrais poser une deuxième question au sujet de la disparition du cabotage. Cela se rattache à ce que M. le secrétaire d'Etat nous a dit en ce qui concerne le décalage qui existe entre les prix français et les prix étrangers, spécialement en matière de marine marchande.

Par rapport à nos concurrents européens, nous sommes moins bien desservis pour la navigation intérieure sur les rivières et canaux; par conséquent, notre cabotage devrait être plus florissant. En réalité, comme vous l'avez dit, il tombe à zéro et cela est fâcheux.

D'autre part, avec le pool charbon-acier, avec un commencement d'organisation de communauté européenne des transports, nous voyons, de plus en plus, s'intensifier la concurrence entre le cabotage et les ports français d'un côté et les marines étrangères et les ports étrangers d'un autre côté.

Il y a là un point qui a retenu tout spécialement votre attention mais sur lequel je crois devoir insister pour que la question de la différence entre les prix français et les prix étrangers soit étudiée concurremment, et par la Marine marchande et par les Travaux publics.

Certains ports étrangers, comme Anvers, par exemple, beaucoup moins touchés que les nôtres par la guerre, n'ont pas eu à entreprendre le même effort de reconstruction et obtiennent davantage de facilités au point de vue financier,



ce qui leur permet d'avoir un aménagement beaucoup plus rapide et complet. Or, les utilisateurs comparent, non seulement les prix du bateau, mais aussi, dans la plupart des cas tout au moins, le prix des ports ; par conséquent, à une différence préjudicielle s'en ajoute une autre qui en aggrave encore la situation.

Il y a vraiment là quelque chose d'alarmant pour un avenir très proche et je demande que, conjointement avec le ministère des Travaux publics, soient étudiées les causes de ces différences de prix et surtout les moyens d'y remédier.

Enfin, vous avez souligné tout à l'heure, que la presse étrangère tire souvent parti de ce que nous pouvons dire au sujet des causes d'infériorité de nos chantiers et de notre marine par rapport à nos rivaux étrangers. A cet égard, j'ai lu, ces jours derniers, un article significatif dans l'édition continentale du Daily Mail, au lendemain d'un petit incident qui s'est produit pour le "Liberté".

Vous vous rappelez que ce paquebot, en sortant du port, s'est écarté légèrement du chenal et s'est échoué pour peu de temps, la marée ayant suffi à le remettre à flot. Or, la première page du Daily Mail était entièrement consacrée à cet incident, relaté avec une grosse manchette, comme s'il s'agissait d'une catastrophe mondiale.

Je me demande si le Gouvernement français n'a pas le moyen de faire observer que certaines exagérations de ce genre ne devraient pas être faites, d'autant plus que de pareils incidents arrivent au "Queen Elisabeth" ou au "Queen Mary". Je voudrais donc vous demander : 1°) si on peut intervenir auprès d'un journal comme le Daily Mail ; 2°) puisque vous avez un service qui examine la presse étrangère, si vous pourriez signaler les textes de ce genre aux commissions des deux Assemblées. Il faut que l'on connaisse les moyens de concurrence, tout à fait excessifs, dont la presse étrangère use à l'égard de notre marine et de nos ports.

M. LE BOT. Au sujet du ramassage des goémons iodés, je vous demanderais de rapporter l'arrêté ministériel du 1er juin 1952, relatif au ramassage des herbes marines.

Les dispositions de l'article 4 interdisant de vendre les goémons iodés à d'autres utilisateurs que les usines



de fabrication d'iode ne se justifient plus.

D'autre part, en ce qui concerne la location accordée à l'ostréiculture, je désirerais savoir quels sont la durée et le prix de cette location, ainsi que la surface totale accordée à l'ostréiculture en 1939, 1950 et 1954 ; enfin, quelle est l'augmentation du prix de location depuis 1934 ?

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Je répondrai à M. Lamarque que je ne peux qu'approuver toutes les observations qu'il a faites en ce qui concerne les Chantiers navals et que je m'efforcerai de trouver une solution à ces problèmes dont je ne méconnaiss pas l'importance.

Je sais qu'il est dû, par l'Etat, 5 milliards aux Forges et Chantiers de la Méditerranée. D'après le budget de 1954, une partie de cette somme va être versée et je pense que l'autre pourra être payée puisque, en 1955, tout serait terminé. Les impératifs de la trésorerie nous ont empêchés de donner une somme supérieure, mais, bien entendu, l'Etat paiera un intérêt de 4 % sur les sommes qu'il doit. D'ailleurs, lorsque l'Etat ne peut payer ce qu'il doit aux chantiers, il arrive que, à la demande même du Gouvernement, des arrangements soient pris entre les chantiers et la Banque de France.

Par conséquent, que l'argent soit versé parce que les sommes figurent au budget ou parce que la Banque de France paye, on arrive tout de même, plus ou moins directement, à rechercher dans une même source les sommes nécessaires.

Monsieur Lamarque, je n'ai pas besoin de vous dire que je note l'observation que vous avez faite.

Je réponds à M. Coty que je partage entièrement son point de vue et que je tiens compte des desiderata qu'il a formulés. Il m'apparaît, notamment, que l'étranger se sert, à l'heure actuelle, dans sa propagande, des déficiences que nous pouvons avoir en les augmentant. Au moyen de communiqués passés dans les journaux étrangers, j'essaierai, s'il est besoin, de répondre à certains articles mais nous nous heurtons au principe de la liberté de la presse.

M. René COTY. En ce qui concerne les journaux étrangers paraissant en France en langue étrangère, la liberté de la presse n'existe pas.



M. LE SECRETAIRE d'ETAT. En effet, mais on nous répond que nous-mêmes, dans notre propre pays et dans notre presse, nous exagérons certaines choses. Il ne faut pas oublier que nous avons aussi des journaux français qui paraissent à l'étranger et qu'une politique de rétorsion pourrait être pratiquée contre nous. En tout cas, il est évident que, si de pareils faits se reproduisaient, il faudrait, soit par des communiqués, soit par un moyen plus direct, essayer d'intervenir.

En ce qui concerne les crédits pour les ports et le fait que nos prix sont trop élevés, je dirai à M. Coty que ces questions me préoccupent tellement que j'ai demandé au Conseil supérieur de la marine marchande de faire une étude sur ce point. A la suite des contacts que j'ai eus avec les armateurs et les représentants de syndicats lors de la grève dans la Marine marchande, je me suis ~~perçu~~ <sup>aperçu</sup> que les armateurs donnaient comme raison à la cherté de nos prix/certains faits, alors que ces mêmes faits étaient absolument contestés par les représentants des marins et des officiers.

Par conséquent, en demandant au Conseil supérieur de la marine marchande, où tout le monde est représenté, de faire une étude à cet égard, peut-être arrivera-t-on à des chiffres qui ne pourront plus être contestés. J'espère avoir assez rapidement le résultat de cette étude ; j'examinerai ensuite une à une les raisons de cette situation afin de trouver une solution.

En ce qui concerne le problème des ports, je saisisrai de cette question M. le ministre des Travaux publics et il verra, lui aussi, s'il peut arriver à une diminution des prix de nos ports car, pour les armateurs et les chargeurs, cette question est essentielle.

La question de M. Le Bot, relative aux goémons iodés, étant d'un intérêt plus local, je vais lui remettre une note où il trouvera les renseignements demandés.

M. VOURE'H. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez appris que l'Office scientifique des pêches se transformait en Institut. Il rendra ainsi davantage de services au point de vue pratique, mais étant donné la réduction considérable des crédits qui lui sont destinés, je me demande si le résultat escompté sera atteint.

D'autre part, en ce qui concerne "Le Guët", qui est un bateau garde-pêche, j'avais envoyé, l'an dernier, une lettre au ministère. L'histoire de ce navire illustre le gaspillage des millions du Département de la marine marchande. On a commencé à le construire en 1948 et, jusqu'à présent,



malgré mes interventions, et toutes les réponses qui m'ont été faites, soit à la tribune, soit par lettres, il n'a jamais servi à rien.

M. LE PRESIDENT. Ce n'est pas tout à fait exact.

M. VOURC'H. Il peut encore naviguer par temps calme, mais le service rendu équivaut à zéro. Il a remorqué un chalutier qui était en panne ; il a très bien fait, mais s'il n'avait pas été là, le patron du chalutier aurait bien trouvé un autre bateau pour remorquer son bâtiment.

L'été dernier, après avoir subi 7 à 8 millions de réparations à l'arsenal, il n'a fait que des promenades. Depuis la construction de ce bateau, qui a coûté fort cher et qui ne servira à rien, une somme de 200 millions a été dépensée, alors qu'elle aurait pu être mieux utilisée. Malgré nos observations, ce bateau est maintenu ; on sait pourtant qu'il peut être englouti et entraîner la perte de vies humaines. Ces erreurs sont flagrantes et j'aurai des communications à faire à cet égard à la commission d'enquête que nous avons décidé de constituer. Nous vous demandons de joindre notre commission d'enquête à celle de l'Assemblée nationale pour que nous puissions régler l'affaire en même temps.

J'espère que nous arriverons ainsi à réparer les erreurs et les fautes commises dans ce circuit fermé qui existe désormais entre le ministère de la Marine marchande et les constructeurs. Ce circuit se fait de la façon suivante : les plans et devis sont approuvés par le bureau Veritas dont les agents surveillent la construction des bateaux. Ce sont les constructeurs que l'on délègue pour constater l'état de navigabilité du navire.

Je songe aussi à un petit caboteur "La ville d'Audierne" qui dépend en partie également du ministère de la Marine marchande, car il a été reconstitué par le M.R.U.. Cette reconstitution s'est faite avec des plans et des devis du ministère ; sa construction, puis ses essais en mer ont été surveillés par les agents du bureau Veritas. Or, ce navire ne s'est pas révélé navigable et le permis de navigation a été suspendu. Les équipages et les capitaines ont débarqué à cause du danger qu'il présentait. A l'heure actuelle, il y a un procès devant le tribunal de commerce de Quimper entre les armateurs et les constructeurs de ce bateau.



Les experts, nommés par le tribunal, sont les mêmes que ceux qui ont procédé à l'établissement des plans. On se trouve donc devant un modèle parfait de sabotage de navire et "Le Guet" a été construit sous l'égide des mêmes sommités navales ! Tout cela coûte cher et risque de nous faire perdre de nombreuses vies humaines parmi les marins pêcheurs. Je vous pose cette question, monsieur le ministre, et je ne voudrais pas avoir une vaine réponse comme cela s'est produit jusqu'à présent. J'espère que la commission d'enquête nous apportera des conclusions.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Ce problème a été évoqué il y a trois mois à la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale. J'ai répondu, à ce moment-là, par des indications qui figurent au procès-verbal de cette commission; puis le problème a été repris il y a une quinzaine de jours avec des pressions plus grandes.

Certains prétendent que ce bateau a été mal construit et que, à l'heure actuelle, il est pratiquement inutilisable. Je pourrai vous indiquer, par des données certaines, le nombre d'heures pendant lesquelles ce bateau a tout de même marché. D'autres prétendent que l'adjonction du système asdic, ayant nécessité des entailles dans la coque, c'est ce qui empêche ce navire de marcher normalement. Certains disent aussi que si, par gros temps, ce bateau prenait la mer, on pourrait aller au-devant d'une catastrophe.

Depuis que ces remarques ont été formulées, j'ai fait venir dans mon cabinet les inspecteurs de la navigation qui ont fait des critiques. Je les ai interrogés moi-même et je continuerai à le faire la semaine prochaine. Je ne prétends pas que ce qu'ils disent soit exact, car je n'en ai pas la preuve, mais ils donnent des précisions qui, en l'état actuel des choses, doivent être vérifiées.

L'Assemblée nationale a nommé une commission d'enquête, mais je ne crois pas que le Conseil de la République puisse lui adjoindre des membres; il faudrait qu'il nommât lui-même une commission d'enquête. Lors de la discussion du budget devant le Conseil de la République, je vous dirai les noms des experts que j'ai nommés.

Devant les nouvelles précisions qui m'ont été données, j'estime qu'il est de mon devoir de faire vérifier l'état actuel de ce bateau, de rechercher s'il y a des



malfaçons, quelles en sont les causes et, le cas échéant, quels seraient les responsables.

J'ai donc demandé à la Marine nationale de me désigner des ingénieurs, car je ne veux pas nommer des ingénieurs de mon Département étant donné que ce dernier a tout de même "coiffé" cette construction. Les ingénieurs de la Marine nationale feront cette expertise et je pense leur adjoindre, sur le plan technique même, un constructeur de bateaux de pêche de façon que tous les éléments du problème puissent être posés. (Je souligne que le constructeur n'aura à apprécier que sur le plan technique).

Voilà donc quelle est l'enquête personnelle que j'ai faite et les décisions prises. J'estime que l'on ne peut pas faire davantage et que, s'il y a des responsabilités, elles apparaîtront d'après les résultats de cette expertise.

M.YVON. Je ne connais, de cette affaire, que ce qu'on a pu en dire à l'Assemblée nationale et qui a été rapporté plus ou moins fidèlement dans la presse.

Je désirerais savoir quel a été le prix de revient de ce navire au moment de sa construction en 1948, et, puisque vous allez demander l'avis d'un constructeur de bateaux, à quel prix ce dernier aurait pu faire un navire comme celui-là?

D'autre part, quelle est la nature des matériaux qui ont servi à la construction de ce bateau? On m'a dit que l'on s'était servi du pin; je n'ai aucune certitude à cet égard, mais j'aimerais savoir quel aurait été le prix de sa construction en chêne, car c'est le bois généralement employé.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Le prix de la construction est de 29 millions, tandis que les réparations à Lorient, ainsi que les fournitures et le matériel d'équipement s'élèvent à 6 millions; nous arrivons donc à un total de 35 millions.

M. YVON. Il me paraît anormal qu'un bateau qui sort d'un chantier nécessite 6 millions de réparations.



M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Cela <sup>serait dû</sup> se réduire à l'installation de l'asdic.

M. DESFORGES, directeur du matériel naval. "Le Guet" a été construit initialement sans asdic, mais il a fallu apporter ensuite des modifications importantes à la coque pour installer l'asdic.

M. VOURC'H. L'asdic a été prêté par la Marine militaire.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. On signalera aux experts les faits que vous indiquez.

M. VOURC'H. Aucun patron de chalutier n'aurait accepté de sortir avec un tel bateau. De plus, on n'y adjoint un moteur de 120 chevaux qui fait trop de poids.

M. YVON. Je voudrais savoir :

1° - quelles sont les conditions requises pour bénéficier de l'aide à la construction navale;

2° - est-ce qu'un armateur, qui désire faire construire un navire, bénéficie automatiquement de l'aide prévue par la loi ?

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Au moment où les armateurs veulent faire construire un bateau, ils demandent au Département l'application de la loi d'aide à la construction.

M. YVON. Est-elle automatique ?

M. DESFORGES. Dans la limite des crédits qui nous sont fournis par le Parlement

M. YVON. L'aide à la construction navale est attribuée directement au constructeur qui défalque à l'armateur le montant de cette aide.

M. LE PRESIDENT. Le constructeur établit son prix en conséquence.



M. DENVERS. Si vous êtes saisi d'un afflux de demandes, comment déterminez-vous les priorités si vous n'avez pas suffisamment de crédits ? Prenons le cas de quelqu'un qui décide la construction d'un navire cette année. Vous lui dites : "Il n'y a pas moyen de vous aider". Est-ce que celui qui a construit peut néanmoins espérer être aidé un jour ?

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Non, s'il n'a pas été aidé au début.

M. YVON. Dans ce cas, pouvez-vous autoriser la construction dans un chantier étranger ?

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Il y a eu des bateaux construits à l'étranger et pour lesquels on a donné une autorisation nécessaire. C'est une question de fait et d'appréciation.

M. DENVERS. Pouvez-vous quand même promettre le versement un jour ou l'autre ?

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. On ne le fait pas.

M. DENVERS. Cela se fait dans beaucoup d'autres domaines .

M. DESFORGES. A partir du moment où nos crédits sont épuisés, nous n'autorisons plus la mise en chantier. Je précise que le choix des bâtiments bénéficiant de la loi d'aide est fait par une commission présidée par le ministre ou par son directeur de cabinet, et que l'on réunit les différents directeurs de façon à comparer les diverses constructions envisagées.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais rappeler que la question a été très nettement envisagée lorsque la loi d'aide à la construction navale est venue en discussion ici. Notre commission des finances a beaucoup insisté en précisant que, si elle donnait son accord, elle entendait conserver un contrôle assez strict sur les sommes qui seraient affectées à l'aide à la construction navale.



J'ai été rapporteur de la loi et je me rappelle qu'une discussion est intervenue sur ce point.

M. DENVERS. Des crédits ont été votés à l'Assemblée nationale et je souhaiterais que les promesses qui ont été faites de donner 15 millions supplémentaires soient tenues.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Il avait été entendu que l'on donnait 15 millions de plus pour le "Théodore Tissier".

M. DENVERS. C'était une promesse verbale du secrétaire d'Etat au budget, mais cela ne s'est pas traduit par des chiffres dans le budget.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. J'ai indiqué nettement à l'Assemblée nationale que le chiffre aurait dû être augmenté de 15 millions. Je crois que, lorsque le budget viendra en discussion devant le Conseil de la République, il sera bon d'augmenter le chiffre de 15 millions.

M. LE PRESIDENT. On nous dira peut-être " Vous n'avez pas le droit de le faire". Nous pourrions examiner cette question ; nous avons été d'ailleurs les premiers à la soulever. Nous constatons que, depuis le moment où nous sommes intervenus, il n'y a eu aucune amélioration de la situation.

M. DENVERS. Il y a aussi la concurrence de la S.N.C.F.; il faudrait éviter ces tours de passe-passe entre la S.N.C.F. et le cabotage. Est-ce que l'idée d'un emprunt public spécialisé pour le renouvellement de la flotte pourrait se concrétiser ?

En ce qui concerne les pensions, en dehors de l'application de l'article 55, il y a d'autres choses qui pourraient être réglées par votre seule autorité. Il faudrait reprendre un certain nombre de propositions qui ont été déposées, mais qui n'aboutissent pas.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT. Si vous avez des suggestions à faire sur ce point, je vous demanderai de



bien vouloir venir au ministère pour voir si, par des textes, on pourrait arriver à la solution que vous préconisez.

M. LE PRESIDENT. Nous avons passé en revue toutes les questions qui se posent à propos du budget de la Marine marchande. Je veux seulement insister sur l'urgence de la loi sur le ~~le~~ crédit ~~le~~ maritime, car tous les chantiers sont dans la même situation que celle dans laquelle se trouve le Chantier de La Seyne et le débauchage éventuel peut se produire dans très peu de mois. La loi sur le crédit maritime permettrait à tous les armateurs qui ont fait des projets de commandes, de passer leurs marchés. J'en connais qui seraient prêts à le faire.

En ce qui concerne la construction pour l'étranger, peut-être pourrait-on tirer parti d'un moyen qui a été utilisé par les Hollandais. En effet, à un certain moment, les Hollandais ont pu construire pour les armateurs français à l'occasion de négociations économiques entre les deux pays. A notre tour, dans des conventions commerciales avec d'autres pays que la Hollande, ne pourrions-nous pas obtenir la construction de bateaux pour l'étranger ?

J'attire très spécialement votre attention sur la situation des Chantiers de Nantes et sur les Chantiers de la Loire, car une solution doit être trouvée très rapidement. D'autre part, vous n'avez pas d'autorité sur les constructions militaires, mais la situation serait considérablement améliorée si les commandes militaires étaient faites aux chantiers navals privés.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, je voulais vous dire que pour les bateaux "Flandre" et "Antilles", la commission de la marine marchande n'est pas responsable de l'enquête qui a été ordonnée. Nous aurons la discrétion que vous souhaitez.

M. LE SECRETAIRE d'ETAT . Je vous en remercie.

M. LE PRESIDENT. Nous en sentons la nécessité, mais nous ne serons pas les seuls membres de la commission d'enquête. Cette enquête est demandée par la commission de contrôle des entreprises nationalisées, mais l'établissement en cause n'est pas un établissement nationalisé; c'est d'ailleurs assez curieux.

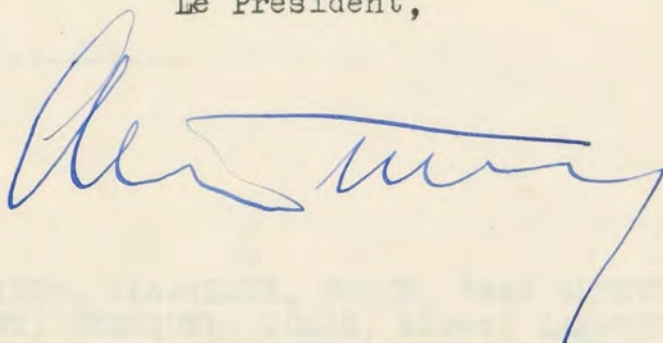


L'enquête a été demandée parce que l'on prétendait qu'on ne voulait pas tout révéler, que l'on cachait quelque chose ; cela a été dit en propres termes. L'auteur de l'amendement a agi avec cette préoccupation.

Les trois membres de la commission de la Marine marchande qui seront détachés à la commission d'enquête ont, je crois, les mêmes préoccupations que vous et ils s'efforceront d'obtenir que cette enquête ne soit pas nuisible à l'intérêt français. Il ne faut pas qu'elle contribue à jeter le discrédit sur nos chantiers navals, car il sont beaucoup plus en cause que la Compagnie générale transatlantique.

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

Le Président,





CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

LL

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-----

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

-----

Séance du jeudi 14 janvier 1954

-----

La séance est ouverte à 17 heures 15

-----

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, CLAIREAUX, DULIN, Yves ESTEVE, FLORISSON, GONDJOUT, JEZEQUEL, JOSSE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, RAZAC, ROMANI, SYMPHOR, VOURC'H.

Suppléants: MM. FRANCESCHI, DESCOMPS.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, LACHEVRE, LASALARIE.

Absents : MM. Henri CORNAT, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. Etienne GAY, MILH, Marcel PLAISANT, SATINEAU, Jean-Louis TINAUD, Joseph YVON.

---



ORDRE DU JOUR

a) Constitution de la Commission.

b) Nomination de :

- un membre de la sous-commission de contrôle des Entreprises nationalisées;
- deux membres de la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement.

COMPTE-RENDU

Constitution de la Commission

M. le Président.- Mes chers Collègues, Appelé par les années à présider notre réunion de ce jour, je prie tout d'abord M. Razac de m'assister dans mes fonctions, comme Secrétaire d'âge et je vous invite à désigner notre bureau.

Plusieurs Commissaires.- Nous demandons la reconduction du bureau.

Il en est ainsi décidé.

M. le Président.- Le bureau demeure donc ainsi composé :

- M. Abel-Durand, Président
- MM. Denvers )  
Razac ) vice-présidents
- MM. Jézéquel )  
Symphor ) secrétaires.

Mes chers collègues, je suis toujours très sensible à cette marque de confiance répétée depuis tant d'années et, au nom des membres du bureau et en mon nom personnel, je vous adresse mes plus vifs remerciements.

.../...



Nomination dans les commissions

M. le Président.- Nous sommes également appelés à désigner un membre pour la sous-commission de contrôle des Entreprises nationalisées.

MM. Le Digabel et Estève sont candidats.

M. LE DIGABEL.- Je retire ma candidature.

M. le Président.- En conséquence, M. Estève est désigné.

Quels sont les candidats pour les deux postes à la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement ?

M. ROMANI.- Vous ne serez pas surpris que je porte un grand intérêt au remplacement du "Ville d'Ajaccio" pour la liaison avec la Corse; aussi, je pose ma candidature.

M. le Président.- Je vous rappelle que deux de nos collègues sont déjà membres de cette commission : MM. Claireaux et Denvers.

M. CLAIREAUX.- Je maintiens ma candidature car je suis rapporteur de la Commission des Pêches du Plan.

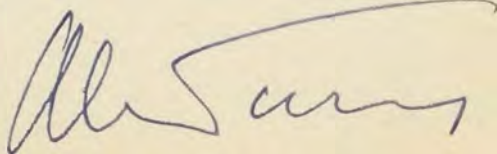
M. LEONETTI.- Je propose aussi que les fonctions de M. Denvers soient renouvelées.

M. le Président.- Je dois vous rappeler que le Président de votre Commission fait partie, de droit, de cette commission. Dans ce cas, je délèguerai en permanence mes pouvoirs à M. Denvers, premier vice-président, ce qui vous permettra de désigner comme membre titulaire M. Romani. Nos deux représentants seraient donc MM. Claireaux et Romani.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 heures 30.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 10 mars 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 05

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Jules CASTELLANI, CLAIREAUX,  
Henri CORNAT, DENVERS, Yves ESTEVE, Etienne  
GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert LAMARQUE,  
LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, RAZAC, ROMANI,  
VOURC'H, Joseph YVON.

Excusés : MM. JOSSE, LASALARIE, SYMPHOR.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM.  
FLORISSON, GONDJOUT, MILH, PAUMELLE, Marcel  
PLAISANT, SATINEAU, Jean-Louis TINAUD.

-:-:-:-:-

.../...



ORDRE DU JOUR

I - Nomination de rapporteurs pour :

- a) la proposition de résolution (n° 4, année 1954) de M. Lamarque, tendant à inviter le Gouvernement à étendre aux chambres de commerce maritimes, ports autonomes et entreprises de manutention dans les ports le bénéfice du décret n° 53-942 du 30 septembre 1953 en vue de favoriser les investissements et ainsi la productivité et le plein emploi ;
- b) la proposition de résolution (n° 21, année 1954) de M. Denvers, tendant à inviter le Gouvernement à octroyer un secours aux marins-pêcheurs réduits au chômage par suite des intempéries.

II - Questions diverses.

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

COMPTE RENDU

Nomination de rapporteurs

M. LE PRESIDENT.-Nous avons à désigner, d'abord, un rapporteur pour la proposition de résolution de M. Lamarque relative aux investissements des chambres de commerce maritimes.

Je signale à notre collègue que l'extension qu'il souhaite du décret du 30 septembre 1953 est envisagée. Elle est éminemment souhaitable et son initiative ne peut qu'en favoriser l'aboutissement.

Je pense qu'il est particulièrement qualifié pour rapporter sa proposition de résolution.

M. Lamarque est désigné comme rapporteur.

M. LE PRESIDENT.- L'autre proposition de résolution qui nous est soumise a pour auteur M. Denvers.

M. DENVERS.- Si la Commission m'y autorise, je rapporterai volontiers ce texte et, vu l'urgence, je lui demanderai d'adopter séance tenante mes conclusions. Il s'agit de venir en aide aux nombreux marins-pêcheurs du Nord qui, du fait du grand froid, ont dû cesser toute activité pendant plusieurs semaines, la glace ayant bloqué leurs bateaux au port.



- 3 -

La Commission désigne M. Denvers comme rapporteur et adopte ses conclusions favorables au vote de la proposition de résolution.

\*

\*

\*

### Questions diverses

#### Recensement des marins

M. LE PRESIDENT.- Notre collègue M. Jézéquel me prie de vous communiquer une lettre qu'il a reçue de M. Bernard Lafay, Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques, répondant à une question qu'il lui avait posée au sujet du prochain recensement de la population.

Aux termes de cette lettre, dont la teneur intéresse tous les habitants de nos régions côtières, le Secrétaire d'Etat pose en principe que "les habitants seront inscrits au lieu de leur résidence habituelle, qu'ils soient présents ou temporairement absents à l'époque du recensement".

Ainsi, les marins embarqués figureront sur les effectifs de la commune de leur résidence, ce qui est important au point de vue administratif pour éviter que la population de certaines localités soit sous-évaluée.

\*

\*

\*

#### Industrie des alginates

M. JEZEQUEL.- Je crois utile d'appeler l'attention de notre Commission sur la création d'une industrie nouvelle en Bretagne. Jusqu'à ces dernières années, on ne traitait le goémon recueilli sur les côtes que pour en obtenir de l'iode. Depuis 1940, en France, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et en Norvège, on a perfectionné les méthodes de traitement du goémon pour en tirer des alginates, dont l'iode n'est plus qu'un sous-produit, vendu par les usines à un prix inférieur au cours mondial : environ 500 Fr le kg.

.../...



- 4 -

Les anciennes industries ne peuvent subsister qu'en livrant l'iode à 1.600 Fr le kg au minimum. Le Ministère des Affaires Economiques leur accorde des subventions mais cette pratique ne saurait se perpétuer : il faut encourager les industriels à moderniser leurs installations.

Déjà deux maisons en Bretagne produisent des alginates d'une telle qualité qu'elles reçoivent des commandes des Etats-Unis et du Japon.

Ces alginates ont des qualités extraordinaires : ils permettent, par exemple, de fabriquer du papier de luxe avec le bois des pins des landes, de rendre le ciment absolument imperméable, d'améliorer les peintures, etc...

Il serait souhaitable qu'une délégation de la Commission visitât ces installations pour s'informer et, ensuite, pousser les pouvoirs publics à favoriser une industrie si intéressante pour notre économie.

M. LE PRESIDENT.- Nous vous remercions de cette communication. En attendant de faire la visite que vous suggérez, nous allons nous efforcer de compléter notre documentation sur la question.

\*

\*

\*

#### Paquebot "Guyane"

M. DENVERS.- Au moment où il est souvent question de bateaux mal faits, je crois qu'il serait bon de s'informer au sujet du paquebot "Guyane" qui, lancé à Dunkerque voici deux ans, est toujours immobilisé dans un bassin du port.

M. CLAIREAUX.- Ce bateau, prévu pour le trafic entre les Antilles et la Guyane, n'a que 3 m.20 de tirant d'eau, ce qui le rend incapable de traverser l'Atlantique pour rejoindre son poste !

\*

\*

\*

.../...



- 5 -

Cargos soviétiques

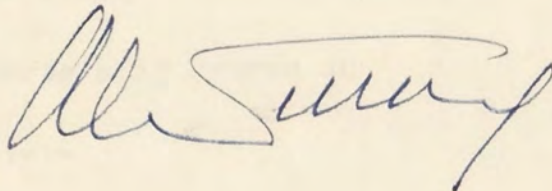
M. LAMARQUE.- L'U.R.S.S. a passé commande à la France de six cargos. Je serais désireux de savoir comment cette commande a été répartie entre les chantiers de construction et, notamment, s'il a été fait appel à la concurrence.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, plusieurs questions viennent d'être posées, dont l'importance n'échappe pas à la Commission. Je pense qu'il serait souhaitable de convier le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande ~~à~~ venir devant nous prochainement afin que nous puissions les lui soumettre.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 heures 35.

Le Président,

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



ML

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 24 mars 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 15 heures 40

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Jules CASTELLANI, CLAIREAUX, DENVERS,  
Mlle Mireille DUMONT, MM. FLORISSON, JEZEQUEL,  
LACHEVRE, LAMARQUE, LE BOT, PAUMELLE, RAZAC,  
TINAUD, VOUREC'H, YVON.

Suppléants: MM. Louis ANDRE, Hassen GOULED.

Excusés ! MM. BOUDINOT, DULIN, ESTEVE, GAY, JOSSE, LASALARIE,  
LE DIGABEL, MILH, ROMANI, SYMPHOR.

Absents ! MM. CORNAT, GONDJOUT, LEONETTI, Marcel PLAISANT,  
SATINEAU.

-\*-\*-\*

## Ordre du Jour

- Audition de M. Jules Ramarony, Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

----

Voir compte rendu sténographique joint.

/...



M. LEPRESIDENT. La séance est ouverte.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, je vous remercie de l'empressement que vous avez mis à répondre au désir que la commission de la Marine Marchande vous a exprimé la semaine dernière d'être entendue par vous sur trois questions qui ont été évoquées très simplement à la fin de sa dernière séance, d'ailleurs en mon absence personnelle. L'une posée par M. Denvers concerne le Guyane. Si notre collègue veut exposer brièvement les points sur lesquels il désire être renseigné, je lui donne la parole.

M. DENVERS. Il s'agit d'un bateau qui est actuellement à quai à Dunkerque et qui vit bien entendu dans l'oisiveté depuis déjà un certain nombre de mois, oisiveté qui coûte beaucoup d'argent. Il faudrait qu'on sache si en définitive on occupera ce bateau à quelque chose car, d'après les renseignements que j'ai, il semblerait qu'il ne puisse pas servir à grand-chose. Il est incontestable que dans les mers antillaises ce bateau ne rendra pas grand service à cause du tirant d'eau. D'autre part, à cause de la conception de la fabrication, il ressort que dans une mer comme la Méditerranée pour la ligne de la Corse il ne puisse pas être utilisé. Il ne pourrait servir qu'à une seule chose ; à des transports dans les mers indochinoises. Encore faut-il qu'on puisse l'amener jusque là. Voilà le fait brutal.

Ce bateau a coûté 600 millions et il a été lancé en septembre 1951. Il est à votre malheureusement sans pouvoir servir à quoi que ce soit et depuis déjà des mois et des mois. Je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, ce que vous pensez pouvoir en tirer. Peut-être avez-vous d'autres solutions que celles qui m'ont été proposées. Il faut que nous trouvions ensemble celle qui s'impose. Nous n'incriminons en rien votre administration, puisque cette affaire est antérieure à votre arrivée au ministère de la marine marchande. C'est à un bateau tout neuf, qui n'est pas tellement grand et qui aurait été fait à la demande du ministère de l'intérieur pour servir à la liaison du département français de l'Amérique centrale.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je comprends très bien la préoccupation de M. Denvers et celle de la commission de la marine marchande au sujet de ce bateau qui se trouve à l'heure actuelle dans le port de Dunkerque et qui est inemployé. Si vous le permettez, je vais très brièvement vous dire dans quelles conditions se présente cette affaire.

Le caboteur mixte "Guyane" a été commandé en juin 1947 aux chantiers Ziegler à Dunkerque par le ministère de la France d'Outre-mer pour le compte du département de la Guyane.



Nous sommes à ce moment-là en 1947 et j'insiste sur cette date. En 1949 la Guyane devient un département. Le préfet de la Guyane reprend la commande et le ministre de l'intérieur à ce moment-là demande à la Compagnie générale transatlantique d'assumer le rôle d'armateur-gérant. Ce bateau a été construit sous le contrôle du service de surveillance de la marine militaire dont le concours avait été demandé par le ministère de l'intérieur. La construction a été très lente en raison d'une part des moyens assez réduits du chantier constructeur Ziegler, d'autre part en raison des modifications qui ont été demandées par la Compagnie générale transatlantique. C'est ainsi que ce navire commandé en juin 1947 a été lancé en 1951, c'est-à-dire quatre années après et ne fit ses essais qu'au cours de l'été 1953, c'est-à-dire l'année dernière. Ce que je voudrais faire apparaître devant vous, c'est que le secrétariat d'Etat à la marine marchande ne s'est occupé de ce navire d'une part, que pour en discuter le prix à posteriori, et pour préparer le marché de régularisation, et d'autre part pour étudier les conditions économiques de son exploitation.

En 1952, nous avons demandé aux ministères financiers s'ils acceptaient de prendre éventuellement en charge dans le cadre de la convention existant avec la Compagnie générale transatlantique, le déficit d'exploitation du navire. A ce moment-là les ministères intéressés ont repoussé le principe d'une subvention et c'est la raison pour laquelle le bateau n'a pu être mis en service. Vous m'avez, si j'ai bien lu la lettre de M. le président Abel-Durant, posé uniquement la question de l'emploi du bateau. Par conséquent, je ne crois pas devoir traiter le problème des relations entre Fort-de-France et la Guyane. Pourtant il me préoccupe au premier chef. En effet, il m'apparaît indispensable que la Guyane soit reliée par un bateau qui puisse faire un service normal avec la Martinique. Lors de la discussions des avenants avec la Compagnie générale transatlantique - discussion qui <sup>devait</sup> avoir lieu rapidement tant devant l'Assemblée nationale que le Conseil de la République - il est très vraisemblable que ce problème sera traité au fond puisque les représentants de la Guyane insistent - et je ne peux pas leur donner tort - pour qu'il y ait avec ce département d'outre-mer une liaison normale. Mais en ce qui concerne l'emploi du bateau, la question qui est posée pour le moment est de savoir pourquoi ce bateau est à l'heure actuelle en gardiennage à Dunkerque sous le contrôle de l'inscription maritime.

Vous savez qu'il est terminé depuis l'été 1953 et qu'il ne pouvait être mis éventuellement en service qu'après les conclusions de deux études qui sont actuellement en cours. La première est une étude économique qui est effectuée par un expert économique d'Etat du ministère des affaires économiques qui doit établir les conditions financières d'exploitation de



ce navire sur la ligne Antilles-Guyane. En effet, ce bateau appartient encore au ministère des affaires économiques, parce que le F.I.D.O.M. en dépend et par conséquent, c'est ce ministère qui pourrait le cas échéant, sur ce point, compléter la documentation que je vous donne.

La deuxième étude qui est en cours est une étude technique. Elle a été effectuée à ma demande car je me suis préoccupé, après les contacts que j'ai eus avec les finances, de l'emploi de ce bateau : il fallait qu'il puisse faire la ligne Fort-de-France/Guyane ou il fallait que j'abandonne l'idée de m'en servir pour ce trafic. Par conséquent en face de l'ensemble des difficultés existantes et que je vous résume en quelques mots, j'ai demandé qu'on me dise d'une manière précise si on pouvait compter sur ce bateau pour faire cette ligne. C'était tout de même le premier problème à régler. Voilà quelle est la situation. Je pense qu'assez rapidement nous allons avoir les résultats de cette étude, que nous saurons si oui ou non ce bateau pouvait et peut faire le trafic entre Fort-de-France et la Guyane. Dans l'affirmative, un problème de subvention à la Compagnie transatlantique sera posé. Si au contraire l'étude de technique faisait apparaître que ce bateau ne peut pas faire ce service, alors le problème serait posé de savoir ce que les affaires économiques et ce que le F.I.D.O.M. veulent en faire.

Je le répète, nous n'avons eu à intervenir que pour cette étude technique qui ne nous a pas été demandée et que j'ai pris la liberté de faire faire pour les raisons que vous savez et dans les conditions que je vous ai précisées tout à l'heure pour examiner à posteriori le prix et préparer le marché de régularisation. Je comprends votre émotion et je comprends très bien que vous trouviez regrettable qu'on ait dépensé une pareille somme depuis 1947 pour un bateau qui ne peut pas à l'heure actuelle être mis en circulation. Y a-t-il des responsabilités, n'y en a-t-il pas ? L'étude technique nous le dira. Dans quelles conditions ce bateau a-t-il été commandé en 1947 par le F.I.D.O.M. ? Pourquoi a-t-on pris le chantier Ziegler qui ne me paraissait pas le meilleur parce qu'il n'avait pas assez d'importance pour faire un tel bateau ? Les techniciens auront à le dire. Si cette question vous préoccupe davantage, il faudra demander des explications au ministère des affaires économiques ou au ministère de la France d'outre-mer. Je n'ai pas le droit étant donné les conditions dans lesquelles mon Département a eu à s'occuper de cette question, d'en dire davantage.

M. LE PRESIDENT. Mais qui a défini le cahier des charges ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. C'est le F.I.D.O.M.



M. LE PRESIDENT. Qui a payé ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. C'est le F.I.D.O.M.

M. LE PRESIDENT. Ce sont donc les départements d'outre-mer qui ont commandé avec le F.I.D.O.M.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Cette question relève du ministère des affaires économiques, dont dépend le F.I.D.O.M.

M. RAZAC. Le F.I.D.O.M. est un organisme de répartition des investissements que la métropole consent dans les territoires d'outre-mer.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. En tout cas le F.I.D.O.M. n'est pas propriétaire.

M. LE PRESIDENT. Quel a été le maître de l'oeuvre ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Le F.I.D.O.M. est un compte géré par le ministère des affaires économiques qui permet de mettre des crédits à la disposition de la caisse centrale de la France d'outre-mer. Les affaires économiques gèrent les fonds du F.I.D.O.M. qui se reconnaissent propriétaires et responsables jusqu'à la remise au propriétaire définitif qui sera peut-être le département de la Guyane. Tant que cette remise n'est pas faite, ce sont évidemment les affaires économiques qui surveillent le F.I.D.O.M. qui sont responsables.

M. LE PRESIDENT. Je ne comprends pas, le F.I.D.O.M. est un organisme financier ...

M. RAZAC. C'est un compte dont les crédits sont répartis par un comité auquel j'appartiens.

M. LE PRESIDENT. Qui a commandé ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Le ministère de la France d'outre-mer.

M. LE PRESIDENT. Qui est propriétaire ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Jusqu'au moment où le bateau pourra être donné en gérance à quelqu'un, où l'on pourra peut-être le donner au département de la Guyane qui en deviendra propriétaire, jusque là c'est le ministère des affaires économiques contrôlant le F.I.D.O.M. qui a financé la construction, qui est responsable de ce bateau. N'employez pas le



mot propriétaires. Voilà la situation de fait.

M. LE PRESIDENT. Qui a passé le marché ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. La France d'outre-mer en 1947. Mais la Guyane est devenue département. De ce fait, la question intéresse le ministère de l'intérieur. Le propriétaire n'est pas exactement défini.

M. Joseph YVON. Supposez que le bateau soit refusé par l'organisme auquel il est destiné ?

M. LACHEVRE. Est-il réceptionné au point de vue de la navigation ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. On a fait des essais de recettes au mois de juillet dernier.

M. LE PRESIDENT. Au compte de qui ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. De <sup>celui</sup> qui il appartiendra. Je suis désarmé dans cette affaire, pour employer un terme technique.

M. Joseph YVON. Vous avez tout de même pris l'initiative d'une étude technique qui va révéler l'impossibilité où se trouve le navire de naviguer demain et qui par conséquent va permettre d'orienter la recherche d'une certaine responsabilité. A qui va-t-on imputer cette responsabilité ? Aux affaires économiques ? Aux territoires d'outre-mer ? Au ministère de l'intérieur ou au constructeur ?



- MARINE MARCHANDE -

-----

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Si j'ai un rapport indiquant que ce bateau ne peut pas naviguer et tenir l'emploi pour lequel il a été prévu, c'est-à-dire le service entre la Martinique et la Guyane, je dirai qu'on ne peut pas y compter. Vous verrez s'il y a d'autres solutions, mais je transmettrai aux affaires économiques le rapport qui sera fait sur ce bateau. S'il apparaît qu'il peut y avoir des responsabilités, le ministre des affaires économiques verra dans quelles conditions elles peuvent être établies. S'il y a responsabilité du ministère de la France d'outre-mer, le gouvernement de 1953 prendra la responsabilité de ce qui a été fait en 1947.

M. RAZAC. Il y a deux questions précises bien différentes. La première est de savoir si le cahier des charges établi en 1941 permettait la navigabilité dans des conditions prévues. La deuxième consiste à établir si le chantier qui a assuré la construction a rempli les conditions du cahier des charges. Si oui, ce n'est pas lui qui sera responsable, si le cahier des charges a été établi par d'autres. Si non la responsabilité incombe au chantier.

Vous avez demandé une enquête technique; elle ne peut porter que sur un seul point : le chantier a-t-il appliqué correctement le cahier des charges.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. J'ai fait une enquête pour savoir si le bateau était susceptible de remplir l'emploi pour lequel il était prévu.

M. LE PRESIDENT. Lorsque nous sommes allés aux Antilles, on parlait déjà de ce bateau là. Le problème des relations entre la Guyane et les Antilles est bien connu. Peut-être dans le cas qui nous concerne, y a-t-il eu une erreur dans le choix du chantier.

M. JEZEQUEL. On peut se demander pourquoi le ministère de la France d'outre-mer n'a aucun service spécialisé de la navigation et, quand il veut commander un bateau, pourquoi il ne se réfère pas aux autres départements ministériels qui sont qualifiés.

M. DENVERS. N'importe qui peut commander un bateau.



M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il y a tout de même le contrôle de la marine militaire.

M. LE PRESIDENT. Il n'est peut-être pas très difficile d'établir les responsabilités. Il suffit de faire une chronologie et de voir d'où vient, à l'origine, la conception.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il faut voir dans quelles conditions le cahier des charges a été fait et si les chantiers ont correctement rempli.

M. DENVERS. Il n'y a pas lieu d'aller plus loin pour aujourd'hui. Il faudrait entendre dire par l'outre-mer qui effectue une enquête technique, si ce bateau est en état de navigabilité ou non. S'il n'est pas en état de navigabilité, il appartiendra à notre commission de rechercher les responsabilités. Je crois savoir, d'après les dires de ceux qui doivent utiliser ce bateau, qu'on ne pourra pas en faire grand chose. Il n'avait pas été prévu pour être mixte, mais devait être employé seulement comme cargo. C'est en cours de construction qu'on a décidé qu'il serait paquebot et cargo, d'où une disproportion très nette entre la longueur, la largeur et la hauteur; tout le poids est porté sur le haut du bateau qui, de ce fait, ne pourra jamais naviguer en état de stabilité.

J'ajoute que ce bateau nous coûte aujourd'hui des frais de gardiennage assez élevés.

Quoiqu'il en soit, nous ne pouvons actuellement faire autre chose que d'attendre le rapport qui doit nous être fourni le plus rapidement possible.

M. LE PRESIDENT. Ce sont des erreurs qui peuvent se répéter fréquemment quand on transforme des territoires d'outre-mer en départements. Quand Tahiti sera devenu département, nous nous trouverons peut-être devant la même situation. Le prédécesseur de notre collègue M. Florisson, avait insisté pour que, dans la convention avec les messageries maritimes, on prévoit la construction d'un bateau. Le bateau est en construction et va être lancé dans quelques mois.

La question des relations entre les archipels polynésiens est la même qu'entre la Guyane et les Antilles.

M. YVON. Les chambres de commerce ne pourraient-elles pas donner leur avis ?

M. LE PRESIDENT. Techniquement, il est possible que les chambres de commerce puissent donner un avis, mais c'est aux responsables eux-mêmes à le faire.



*Romani*  
M. Ramaroni dont je vous demande de bien vouloir excuser l'absence, je demande à M. le secrétaire d'Etat si la "Ville d'Ajaccio" qui doit assurer les relations entre la Corse et le continent est déjà en construction ou, si non, pour quelle date peut-on prévoir la mise en chantier.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Cette question ne figurait pas parmi celles qui m'avaient été adressées et je m'excuse de ne pouvoir, de ce fait, fournir toutes les précisions, me réservant de répondre plus complètement par écrit.

Toutefois, je puis vous dire que le bateau n'est pas encore en construction. Je sais le souci qu'ont les représentants de la Corse de voir le trafic amélioré. Je me suis déjà attaché à obtenir des améliorations et je crois pouvoir dire que certains progrès ont été accomplis. En ce qui concerne ce bateau, je crois savoir que la Compagnie Générale Transatlantique, attendant pour faire la commande d'un nouveau bateau - je ne dis pas qu'elle le fera sûrement - que le décret sur le crédit à l'armement soit passé car elle voulait bénéficier de la bonification d'intérêt. Le décret a paru lundi dernier au Journal Officiel et la Compagnie Générale Transatlantique va maintenant s'aiguiller sur une commande de bateaux. Je vous demande de bien vouloir me saisir par lettre de la question et je vous ferai connaître la situation.

M. CASTELLANI. La deuxième question intéresse les territoires d'outre-mer. Au moment de la discussion de votre budget devant le Conseil de la République, j'avais eu l'occasion de faire remarquer à un de vos collaborateurs que la question des frêts outre-mer était <sup>une</sup> situation paradoxale. En effet, <sup>certain</sup> les territoires ont bénéficié de diminutions de taux de frêt beaucoup plus considérables que d'autres. Il y a, me semble-t-il, une étude d'ensemble à faire sur les frêts pour nos territoires. Vous savez, monsieur le Ministre, les difficultés auxquelles nous nous heurtons pour l'évacuation de certains produits. La question des prix de revient intervient, hélas, comme pour beaucoup de produits métropolitains.

J'avais signalé également qu'il m'apparaissait que le fait que certaines compagnies de navigation étaient réunies en pool ou en conférence, avait peut-être empêché qu'une étude sérieuse soit faite. C'est pourquoi je désirerais qu'une étude d'ensemble soit menée car la question intéresse nos territoires en général et Madagascar en particulier.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Ce problème est extrêmement difficile à régler. Il s'agit d'une concurrence qui existe dans des conditions que je n'ai pas besoin de rappeler. Comme cette question est essentielle pour l'économie de ces territoires, il serait peut être opportun que nous ayons une séance où le problème serait traité. Il faudrait voir quelle est la position de la commission de la France d'outre-mer. Si



ce problème des frêts pouvait être envisagé avec la volonté d'y trouver une solution, il y aurait un travail utile de fait.

M. CASTELLANI. Dernièrement, des frêts ont été diminués pour certains territoires. Nous n'avons pas eu, chez nous, le même bénéfice. Vous parlez de concurrence; chez nous, elle ne joue pas et nous nous trouvons devant le problème inverse : le manque de concurrence.

Permettez-moi de saisir l'occasion pour vous demander de nous faire le plaisir de venir passer une demie-heure avec la commission de la France d'outre-mer que je préside par intérim, ainsi vous nous apporteriez les renseignements utiles et les suggestions dont nous vous remercions par avance.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Bien volontiers.

M. CASTELLANI. A Madagascar, les trois compagnies de Madagascar sont les seules qui touchent.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. On ne peut pas empêcher qu'elles existent.

M. CASTELLANI. Dans les territoires où la concurrence s'est affirmée il y a une diminution des frêts allant jusqu'à 15 p.100.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. L'intérêt des territoires d'outre-mer est que les frêts soient aussi bas que possible et il faut, d'un autre côté, <sup>à l'entente</sup> que les frêts soient possibles pour les compagnies de navigation, sans quoi il n'y aurait plus de transports maritimes et les territoires d'outre-mer n'auraient plus les liaisons nécessaires.

M. CASTELLANI. Il faut une synchronisation des frêts pour tous les territoires, sinon nous arriverons à une disparité dans les prix de revient.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Nous contrôlons les frêts, mais ce n'est pas sous l'autorité de la Marine Marchande. Nous ne pouvons effectuer que le contrôle.

M. CASTELLANI. Il y a tout de même un juste milieu entre l'exagération dans la baisse et le maintien du taux actuel.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Le ministre peut intervenir dans la mesure où la loi sur les ententes est violée. Ici, il s'agit de conférence, d'entente libre.



M. CASTELLANI. A Madagascar, les trois compagnies se sont mis d'accord pour cette conférence. Un out-sider arrive en pratiquant des taux anormaux qui ne permettent pas à une compagnie de vivre. Cet out-sider reste plusieurs mois, enlève le frêt et disparaît. On ne peut pas empêcher la conférence de s'établir; c'est par la conférence qu'on peut avoir un trafic normal.

Est-ce que, en accord avec les territoires d'outre-mer, des conférences en dehors de celles qui existent peuvent avoir lieu afin qu'on puisse arriver à une certaine coordination et se rendre compte si certaines améliorations ne pourraient être apportées? Il faudrait que les départements d'outre-mer posent le problème, car nous ne sommes pas dans la même situation que pour l'Algérie où il y a le monopole du pavillon et où le ministre impose des taux de frêt par voie réglementaire. Ceci n'est pas possible pour les départements et territoires d'outre-mer.

M. LE PRESIDENT. Sauf lorsqu'il s'agit de compagnies subventionnées.

M. CASTELLANI. C'est le cas. Pour l'Algérie, il y a un reflux des frêts vers l'A.O.F. et vers l'A.E.F. dont je suis très heureux. Nous n'avons pas bénéficié, au point de vue frêt, de la même faveur et cela, il faut l'attribuer au fait qu'il y avait ce pool. Certes, il ne faut pas le démolir, mais, peut-être, l'amener à composition. Pour cela, il faut une intervention gouvernementale.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. C'est difficile, même lorsqu'il s'agit d'une compagnie privée, car celle-ci vous demandera d'augmenter sa subvention. Il peut y avoir des situations spéciales pour lesquelles on peut rechercher des solutions. Je suis, en tout cas, à votre disposition, pour, le cas échéant, venir entendre les doléances; je verrai ensuite s'il est possible de trouver une solution.

M. HASSAN GOULED. Avez-vous pu prendre des mesures pour remédier au chômage des navigateurs des territoires d'outre-mer ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Bien que cette question n'ait pas été envisagée dans la lettre qui m'a été envoyée, je me suis néanmoins préoccupé de ce problème et j'ai reçu des représentants des marins qu'il serait nécessaire d'aider. La question est d'ailleurs surtout du ressort du ministère de la France d'outre-mer et je ne peux guère empiéter sur ses activités. La difficulté à laquelle on se heurte vient des syndicats de marins. Ma tâche serait grandement facilitée si les demandes étaient formulées par ces syndicats : C/G/T.; C.G.T.F.O. ou C.F.T.C.



Si ces syndicats facilitaient l'embauche, je pourrais plus facilement prendre certaines mesures.

M. HASSAN GOULED. Le syndicat est là pour protéger les navigateurs métropolitains. Comme conciliateurs, vous devez vous occuper des territoires d'outre-mer. Dans le cadre de la marine marchande, un article interdit aux navigateurs des territoires d'outre-mer de se loger avec leurs camarades métropolitains.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je suis à la disposition du ministre de la France d'outre-mer pour examiner ce problème, mais je vous répète que je me trouve en face de syndicats qui demandent qu'on respecte certaines règles.

M. HASSAN GOULED. Je regrette cette séparation des pouvoirs qui fait que chaque fois que je m'adresse à un ministre, il me renvoie à son collègue d'un autre Département...

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je veux bien étudier la question, mais celle du logement, je n'en n'ai jamais entendu parler.

M. HASSAN GOULED. Il m'a été assuré qu'on ne pouvait pas loger ensemble les navigateurs métropolitains et ceux des territoires d'outre-mer.

Je voulais également attirer votre attention sur la question des intermédiaires entre les navigateurs et les compagnies de navigation. Il est nécessaire de surveiller ce problème de près, si l'on veut éviter un marchandage d'hommes. La question est poursuivie puisque la cinquième chambre correctionnelle du tribunal de Marseille a prononcé une condamnation à propos d'une question d'embauchage.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Venez me voir et nous étudierons la question avec le service compétent. Mais vous savez que l'embauche des compagnies de navigation est libre et que je n'ai pas la possibilité de dire : prenez tel ou tel homme. S'il y a eu des difficultés pour l'embauche des marins d'outre-mer, c'est que les syndicats n'ont pas pris la position que vous indiquez. Si les syndicats ne sont pas d'accord, je ne vois pas comment je pourrais leur imposer quelque chose qu'ils n'acceptent pas.

M. LE PRESIDENT. Parmi les questions qui ont été posées à M. le ministre, figure celle des nouvelles industries alginales.

M. JEZEQUEL. Je tiens à remercier M. le ministre de la compréhension dont il a fait preuve lorsque je lui ai présenté les représentants de l'usine des alginates auxquels on avait refusé un emprunt parce qu'ils n'avaient pas la



garantie de l'Etat.

Voici ce dont il s'agit : l'abandon total de la fabrication de l'iode avec les méthodes archaïques habituelles consistant à récolter des algues autour de certains îlots au large de la côte nord de la Bretagne. Avec ce procédé, l'iode revient à un prix exagéré et le Gouvernement est obligé d'accorder des subventions pour permettre à ces usines de travailler.

Avec plusieurs de mes collègues qui s'y intéressent, nous avons engagé les usines d'iode à diriger leurs activités vers les algines. Cette nouvelle industrie date de 1940 et a été découverte simultanément en Amérique, en Angleterre et en France. Chez nous, des pionniers ont, de leur propre initiative, réussi à lancer cette industrie. Actuellement, le travail est fait dans mon canton et cette industrie occupe 70 ouvriers nuit et jour.



Elles ne s'arrêtent, comme je l'ai déjà dit, qu'une demi journée par an, le premier mai. Ces usines qui cherchent les algines ne considèrent plus la fabrication de l'iode que comme un sous-produit, de sorte que celui-ci revient à un prix nettement inférieur au prix mondial, et cela est d'autant plus intéressant que le Gouvernement est obligé de subventionner des usines qui font de l'iode à 1.800 Frs. Je crois de ce côté là que les usiniers ont compris. Les goémoniers ont compris que si les usiniers en question ne suivaient pas l'industrie nouvelle, c'était pour eux la famine.

Je vous dirai par exemple pour fixer les idées que l'usine de Pleubian dirigée par deux frères, deux anciens ouvriers, qui ont mené d'eux-mêmes leur affaire fabriquent 3.000 kilogrammes d'iode. Ils pensent atteindre d'ici deux ans 10.000 kilogrammes. Lorsqu'ils auront trouvé les capitaux nécessaires pour quadrupler leur personnel, pour utiliser 300 ouvriers, ils fourniront la totalité de l'iode française très facilement, c'est-à-dire 50 tonnes.

Il va en résulter non seulement une exploitation des laminaires, de ces algues qu'on voit couper avec des faucilles mais des algues d'épaves. Là il y a une main-d'oeuvre que le Finistère connaît bien, main-d'oeuvre qui va s'augmenter. Nous pourrions estimer qu'il y a là une population de près de 4.000 ou 5.000 ouvriers, ( "les ouvriers de la mer" qui vont vivre de cette industrie.

Ce n'est qu'un début, parce qu'il ne se passe guère de mois que de nouvelles applications de ce produit ne soient trouvées. Dernièrement on en a trouvé encore une pour le ciment. Le Métropolitain de Paris l'utilise. Il y a je crois 60 applications. On en trouve par exemple dans la biscuiterie. L'Allemagne fait des demandes ainsi que tous les pays d'Europe. Ce qui est très intéressant, c'est que la concurrence n'est pas beaucoup à redouter attendu que l'exploitation est limitée. De plus, les champs d'algues français sont d'une qualité tout à fait spéciale. En effet, les laminaires, ces grandes algues longues qu'on appelle les "rubans", sont chez nous d'une qualité telle que les Américains sont dans l'obligation de passer des commandes en France.

Il y a deux ans, j'ai provoqué une visite à l'usine de Pleubian. Des représentants des industries chimiques, des affaires économiques, sont venus avec les parlementaires. Ils ont été frappés précisément de l'emploi qu'on pouvait faire des algues.

Une autre destination a été trouvée : c'est l'utilisation d'une autre algue, le fucus, pour l'alimentation du bétail. Cette innovation a été copiée sur les Anglais et les Américains. Elle a très bien réussi. Trente tonnes ont été utilisées à titre d'essai.



Il y a enfin un produit nouveau le mannitol qui est d'une très grande application et qui n'est encore qu'au stade du laboratoire.

Voilà en quelques mots le problème tel qu'il se présente. Il intéresse notre commission parce que le sort de nos goémoniers est à la merci de l'industrie de l'algue. Sans les alginates, il est évident que c'était la faillite de l'iode et que nos goémoniers se trouvaient en chômage.

Nous verrons dans quelque temps - si vous voulez accepter de recevoir les dirigeants de ces usines qui pourront vous présenter les échantillons de ce qu'elles font - s'il serait possible de désigner une délégation qui irait visiter ces usines, car en Angleterre elles sont soutenues toutes les deux très largement. Les Anglais ont sollicité l'achat de l'usine de Penmarch. Mais naturellement les deux frères ont refusé ces offres très alléchantes.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Voilà comment se présente le problème traité par M. Jézéquel. L'industrie de l'iode depuis plusieurs années connaît la crise. Le prix de revient de l'iode en France que l'on extrait des algues par incinération, est trop élevé par rapport au prix international. Les producteurs d'iode et par conséquent les marins goémoniers auraient donc disparu si les démarches que nous avons faites auprès du département de l'industrie et du commerce n'avaient abouti à la création d'une caisse de compensation qui est alimentée par les droits de douane sur les produits iodés. Ainsi on a permis aux goémoniers de recevoir un salaire normal et aux industriels de maintenir leurs entreprises.

Mais je n'ai pas besoin de vous dire que c'était un palliatif. Les remèdes à la situation ne pouvaient être trouvés que sur le plan technique, par la réorganisation de cette industrie. Les producteurs d'iode ont été par conséquent amenés à concentrer les usines et à unir leurs efforts dans la recherche. Une association en vue d'études communes, l'association de recherches et de l'industrie des algues marines a été créée. Le comité central des pêches et la marine marchande ont estimé devoir encourager cette initiative et c'est ainsi qu'avec l'approbation du département, le comité central est devenu membre actif de cette association. On a versé en 1953 une subvention de 300.000 Frs qui doit être d'ailleurs renouvelée cette année.

Les recherches ont donc été poussées et permettent d'espérer la fabrication d'un produit qui s'appelle le mannitol, alcool hexavalent répandu dans le règne végétal. Découvert à la fin du siècle dernier, ce produit était mal connu. Il donne avec les alcalins, les alginates dont les applications sont nombreuses et variées : apprêt de finissage du papier,

.../...



stabilisateur pour émulsion de produits pharmaceutiques, agent épaississant dans l'impression des tissus, etc. Il convient de noter que la fabrication de l'algine n'exclut pas celle de l'iode et le développement des industries des alginates pourrait donc être une solution à la crise que traverse l'industrie de l'iode. Les fabricants ont disposé jusqu'à présent de moyens insuffisants. Un meilleur équipement leur permettrait de traiter les algues d'épaves. Il en résulterait par conséquent un accroissement de la production et les goémoniers dont les algues-épaves sont la principale source de revenus verraient leur standard de vie s'élever. Cinq usines fabriquent de l'algine dont celle des frères Maton à Pleubian dans le département des Côtes-du-Nord. En 1953, elle a produit 2.500 tonnes d'alginates ce qui représente un chiffre d'affaires de 170 millions de francs dont 70 millions pour l'exportation.

Les établissements Maton se sont adressés au ministère de l'industrie et du commerce pour obtenir un prêt. Le comité central de la marine et des pêches a appuyé cette demande. Mais nous avons quelques difficultés auprès des finances. Des renseignements pris auprès du ministère de l'industrie et du commerce, en admettant le principe du prêt, on désirerait que la société procède à une augmentation de sa trésorerie et étoffe son conseil d'administration. Le 18 mars dernier, étant donné l'intérêt que présente l'avenir des alginates pour le littoral breton, nous sommes intervenus à nouveau au ministère des finances pour demander qu'on examine la question et qu'on lui donne une suite favorable. Nous suivons de très près ce problème qui nous paraît extrêmement intéressant, non pas dans le principe même mais du fait des goémoniers qui ne peuvent plus vivre. Avec les alginates nous avons des exportations et nous avons la possibilité de faire vivre beaucoup de gens sur le littoral breton et ce qui est très important, de les faire vivre sur le plan général de l'économie du pays. Nous faisons notre possible pour que les prêts soient consentis. Nous suivons de très près la solution de ce problème. Je vous demande non seulement de nous faire confiance, mais de nous aider, de venir au ministère pour que nous tâchions d'arriver à ce qu'on donne à ces industriels les possibilités de développement qui nous paraissent s'imposer.

M. JEZEQUEL. Votre intervention, jointe à celle de M. Bernard Lafay a eu un résultat. Les frères Maton ont été convoqués au ministère des finances qui va les faire bénéficier d'un prêt à long terme.

Vous avez parlé du conseil d'administration. Les sociétés Kulmann, Saint-Gobain veulent "avalier" les frères Maton qui préfèrent continuer par leurs propres moyens, par autofinancement, comme ils l'ont fait jusqu'à présent. Ils veulent  
.../...



demeurer indépendants et, précisément, ne pas céder leur affaire à ces grandes maisons qui font pression sur eux.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Nous les appuierons au maximum.

M. JEZEQUEL. Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT. Nous allons aborder maintenant la question relative aux conditions dans lesquelles a été passée et répartie dans les chantiers une commande soviétique de 6 cargos.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. La commande de 6 cargos pour l'Union soviétique a été obtenue par les chantiers navals dans les conditions habituelles aux affaires d'exportation par le canal d'un groupement qui s'appelle le GENEMA. Les chantiers bénéficient de la loi du 24 mai 1951 relative à la construction navale. Les navires ont été répartis par entente entre les chantiers compte tenu de la spécialisation et des charges de chaque chantier. L'Etat n'a exigé qu'une chose : c'est que chacun des chantiers retenus construise au moins deux navires.

C'est dans ces conditions que deux cargos vont être construits aux Chantiers de la Loire, deux construits aux Chantiers de la Gironde et deux aux Chantiers navals de la Ciotat. Le GENEMA groupe les représentants des chantiers. Il étudie la situation de chacun d'entre eux et il y a accord entre ces chantiers par l'intermédiaire du GENEMA. Ainsi tous ont des possibilités.

M. LAMARQUE. Il n'y a pas eu par conséquent compétition entre les chantiers français ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il y a entente et en même temps compétition.

M. LAMARQUE. On m'a dit - je ne sais pas si c'est exact - que le Gouvernement russe avait opposé un veto aux chantiers qui avaient des commandes off shore ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je n'ai jamais été au courant de cela et je ne crois pas que ce soit exact.

M. LE PRESIDENT. Nous passons maintenant à l'examen des questions diverses.

La parole est à M. Razac.



M. RAZAC. Je voudrais obtenir des renseignements sur l'état des travaux qui concernent le projet de loi qui organise l'inscription maritime dans les territoires d'outre-mer et qui a été déposé il y a quelque cinq ans, c'est-à-dire sous la précédente législature. Cette question assez importante pose le principe de l'embauche de la main-d'oeuvre dans les territoires d'outre-mer et vous savez qu'il y a une concurrence entre la main-d'oeuvre métropolitaine et la main-d'oeuvre d'outre-mer.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je ne peux pas vous répondre maintenant mais je vous donnerai toutes indications ultérieurement et j'enverrai une lettre à M. le président Abel-Durand pour ~~vous~~ tenir au courant de la situation.

M. CLAIREAUX. J'ai deux questions à poser : l'une concerne la taxe à la production sur le poisson, l'autre les licences d'importation du poisson.

La taxe à la production est de l'ordre de 8 %. Elle s'applique non pas sur le poisson entier mais uniquement sur les filets de poisson. Trois cas peuvent se produire. Or, dans un seul de ces trois cas la taxe est appliquée.

L'armateur qui est en mer et qui traiterait le poisson et enlèverait les filets de poisson ne paye ~~rien~~ pas la taxe à la production. Prenons maintenant le poisson entier à terre, vendu par les marayeurs et allant jusqu'au détaillant : le poissonnier détaillant qui ferait les filets lui-même ne paye pas de taxe. Par contre, si un armateur ou un marayeur étant à terre veut faire une préparation spéciale pour rendre le produit plus appétissant ...

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il m'est facile de vous répondre tout de suite car ~~la~~ la question est simple. Il y a transformation, disent les finances.

M. CLAIREAUX. Voyez pourtant la situation. A terre, que ce soit l'armateur ou le marayeur, dès l'instant où il fait des filets, il subit la taxe à la production. Mais s'il fait des filets à bord du bateau il ne la subit pas. D'autre part, à terre, si le poissonnier fait les filets, lui ne paye pas la taxe à la production. Ce sont des anomalies qui entraînent fatalement des fraudes.

C'est là aussi un frein à la consommation du poisson qui subit déjà un très gros handicap à cause de l'inconvénient que présente la peau et les arêtes. Or, généraliser la présentation du poisson en filets, c'est en augmenter la consommation. Par conséquent, taxer le marayeur ou l'armateur qui



fait les filets à terre, c'est aller à l'encontre de cette consommation. La formule ne ~~n'est pas~~ serait pas d'étendre la taxe à tout le monde : ce serait de l'aménager et de ne pas l'appliquer quand elle n'a pas de raison d'être, car améliorer un produit ce n'est pas le transformer.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Nous avons suivi cette question de très près. A plusieurs reprises nous sommes intervenus auprès des finances. Récemment, à la demande du comité central des pêches, nous avons fait une démarche auprès d'elles. Or, elles répondent par cet argument : à partir du moment où un poissonnier, à terre, fait une transformation du poisson en le salant ou en le découpant, la taxe à la production doit être payée, parce que, si on ne la faisait pas payer dans ce cas particulier, cela n'aurait pas seulement des conséquences financières, mais cela entraînerait dans tel autre cas analogue ou similaire, une modification de perception de la taxe à la production. Les finances ne peuvent accepter ce point de vue? Nous avons soutenu la position des pêches. Nous nous hêtons à la position des finances qui est formelle.

Nous continuons à demander cette modification, mais sur ce point particulier je ne vois pas en l'état, comment nous pourrions arriver à la solution, étant donné à la fois les répercussions financières du cas lui-même, mais surtout celles où nous aboutirions parce que dans des multiples cas analogues la même position serait prise par d'autres personnes qui réclameraient elles aussi la suppression de la taxe à la production.

M. CLAIREAUX. Le ministère des finances s'en tirerait tout de même. En augmentant la consommation de poisson, nous diminuons celle de la viande. Or, nous importons de la viande. D'ailleurs l'argument qui ne s'applique pas dans deux cas, ne vaut pas.



M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Il faudrait déposer une proposition de loi.

M. CLAIREAUX .- Au moment du dépôt de la loi fiscale.

Le traitement à terre permettrait de généraliser cette transformation, cette bonne préparation. Le consommateur qui achèterait ces produits aurait l'assurance de la qualité de ce qu'il achète. Si le mareyeur mettait un label de qualité ce serait une garantie pour le consommateur.

En ce qui concerne les licences d'importations, ce ne sont pas toujours les importateurs qui sont les commerçants de l'opération : ils repassent l'affaire à d'autres.

Je voudrais attirer votre attention sur les importations de poisson congelé. Les services de l'Institut des pêches édicte des règlements sévères en ce qui concerne l'écoulement et la vente des poissons congelés. Par ailleurs d'autres services autorisent l'importation de poisson congelé à n'importe quel dans n'importe quelles conditions. D'une façon générale, ce poisson qui est acheminé à travers la France est vendu dans des conditions qui ne répondent pas du tout aux règlements établis par vos propres services. Il faudrait faire deux catégories distinctes dans les licences : les importations de poisson frais et les importations de poisson congelé. Les importateurs de poisson frais font des bénéfices substantiels. Pour parfaire le contingent, on y met du poisson congelé qu'on liquide un peu n'importe comment, peu importe si on perd de l'argent.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Vous voudriez que ce soient des importateurs qui ont des aménagements spéciaux qui aient la licence à l'exclusion de ceux qui font des importations de poisson frais et qui ne sont pas outillés pour le poisson congelé. En fait, ces licences vont bien à des gens qui sont outillés pour faire des importations de poisson congelé.

M. CLAIREAUX .- N'importe qui peut faire des importations de poisson congelé. Cela va à l'encontre des règlements.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Il faut qu'il y ait des références d'antériorité.

M. CLAIREAUX .- ces références ne prouvent pas nécessairement qu'ils faisaient du poisson congelé auparavant. Il ne faut pas continuer à faire cette erreur de confondre poisson congelé et poisson frais.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Si votre commission veut me saisir sur ce point, je ne demande pas mieux que de faire procéder à une étude. Mais quelle va être la réaction des autres ?



M. CLAIREAUX .- C'est dans la logique des règlements édictés. Il ne faut pas laisser n'importe qui faire des importations.

M. YVON .- Je voudrais attirer l'attention de M. le Ministre sur la situation des îles du littoral ; je ne sais pas jusqu'à quel point cette question est de votre compétence. Actuellement les différentes sociétés qui exploitent ces lignes dans le Finistère, le Morbihan et la Charente Maritime le font dans des conditions qui ne sont pas rentables. Le prix des transports est tel qu'il faut trouver une autre solution. Elle ne peut être trouvée que dans les mains de l'Etat.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Ou des collectivités locales.

M. YVON .- Les collectivités locales sont tellement grevées ... Les charges sont très lourdes et certaines liaisons se font au rythme de 3 ou 4 par jour. On peut se demander si demain une partie de la population des îles ne sera pas privée de liaison avec le continent.

Depuis que la liaison avec la Corse se fait dans des conditions particulièrement avantageuses, il y a eu des protestations : "Pourquoi la Corse et pas nous..." entend-on dire quelquefois. Je ne dis pas qu'il faille assimiler nos îles et leur donner les privilèges de la Corse, mais le problème se pose dans certains départements et particulièrement le mien où il y a trois liaisons, ce qui coûte fort cher au département.

Si je vous en parle, c'est parce que ces transports sont placés sous le contrôle du conseil supérieur de la marine marchande. Celui-ci devrait se préoccuper du problème.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Je comprends très bien l'intérêt de la question, mais je ne vois pas comment mon département pourrait se saisir de celle-ci, même actuellement. Nous n'avons à intervenir que pour le trafic des lignes maritimes. Il s'agit bien d'un trafic de lignes maritimes si on veut jouer sur les mots. C'est plutôt une liaison entre différentes parties du territoire français. C'est un problème à la fois local et de politique intérieure française. Pour la Corse, la question est différente du fait qu'il s'agit de la compagnie générale transatlantique. Comme cette compagnie était sous la tutelle du ministère de la marine marchande, nous pouvions intervenir.

M. YVON .- C'est une question de subvention.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Ce sont des compagnies libres ; il s'agit de quelques petits armateurs qui ont des bateaux.



M. YVON .- Si demain, ces sociétés arrêtent le trafic quelle sera la situation des citoyens de l'autre côté de la mer ?

M. le PRESIDENT .- Ils s'adresseront à leur Conseil Général et le rendront responsable !

M. YVON .- Je suis conseiller général d'une île et je me demande comment le problème sera un jour résolu. Il n'est pas propre à une seule île, mais à toutes les îles du littoral.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Il faudrait qu'il y ait une sorte de statut spécial pour les armateurs qui relient le continent. Ce statut pourrait prévoir une subvention payée par l'Etat aux petits armateurs.

M. YVON .- Au même titre que la société générale transatlantique, ne serait-il pas possible d'allouer une subvention à ces sociétés sur le plan du budget général ?

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Ceci supposerait qu'on admet qu'il y a intérêt général et qu'il n'y aura plus qu'un seul transporteur agréé à qui on donnerait une subvention et on éliminerait les autres.

M. YVON .- Il n'y concurrence nulle part.

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Il faudrait que l'Etat contrôle ces compagnies. La marine marchande aura à intervenir sur le plan technique.

M. le PRESIDENT .- C'est de la compétence du ministère de l'Intérieur

M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Oui, le problème touche les départements et le ministère de l'Intérieur.

M. le PRESIDENT .- Pour la Corse, il s'agit d'une liaison entre le département de la Corse et les autres départements.

M. VOURCH .- C'est subtil !

M. le PRESIDENT .- Quand il s'agit de traverser les estuaires, cela coûte encore plus cher au budget. C'est aux départements de résoudre le problème. Il y a eu en Charente Maritime des menaces de grèves de la part des maires des



files. Or, ils paient un prix infiniment moins cher que le prix des transports en autocar. Ils se sont tus lorsqu'on leur a indiqué ces prix.

En tous cas, la question est de la compétence du ministère de l'Intérieur et non de la ~~marine~~ marine marchande.

M. PAUMELLE .- En ce qui concerne la répartition dans les principaux chantiers de construction pour assurer une continuité du travail aux ouvriers, je me permettrais d'attirer l'attention sur les chantiers de Seine Inférieure. Si vous aviez d'autres commandes à répartir, peut-être pourriez-vous penser aux chantiers de mon département.

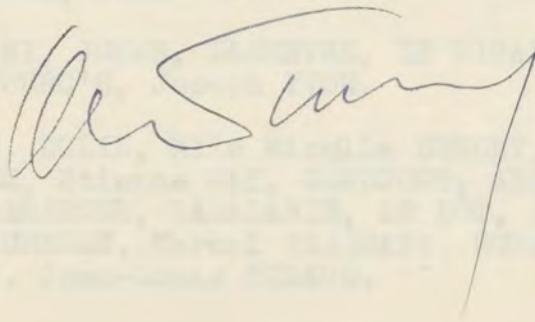
M. le SECRETAIRE D'ETAT .- Ce n'est pas nous qui répartissons, mais nous pouvons attirer l'attention sur tel ou tel chantier. Tout cela est lié aux nouvelles commandes. J'espère que le décret qui a paru lundi et dont l'importance ne vous échappa pas va permettre ces commandes. Nous nous sommes battus depuis des mois pour aboutir à ce résultat.

M. le PRESIDENT .- Nous remercions M. le Ministre des explications qu'il vient de nous fournir.

Personne ne demande plus la parole ?

La séance est levée à 17 heures 15

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du vendredi 9 avril 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 15 h. 40

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Henri CORNAT, DENVERS,  
Yves ESTEVE, SYMPHOR.

Excusés : MM. CASTELLANI, JOSSE, LACHEVRE, LE DIGABEL,  
RAZAC, VOURC'H, Joseph YVON.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM.  
FLORISSON, Etienne GAY, GONDJOUT, JEZEQUEL,  
Albert LAMARQUE, LASALARIE, LE BOT, LEONETTI,  
MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
SATINEAU, Jean-Louis TINAUD,

-:-:-:-

.../...



ORDRE DU JOUR

I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 185, année 1954) autorisant le Président de la République à ratifier la convention n° 32 concernant la protection des dockers contre les accidents.

II - Questions diverses.

-:-:-:-

COMPTE RENDU

Protection des Dockers

M. LE PRESIDENT.- J'ai réuni la Commission pour une séance qui sera brève, mais il me semble opportun de désigner, avant l'interruption de la session, un rapporteur au projet de loi concernant la protection des dockers.

M. DENVERS.- Je prendrai volontiers ce rapport.

M. Denvers est désigné comme rapporteur.

\*

\*      \*

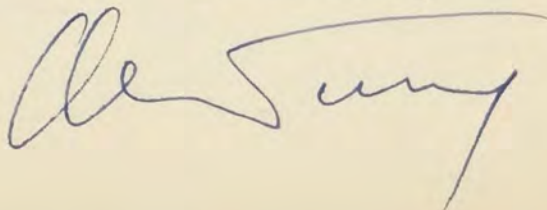
Voyages d'information

M. LE PRESIDENT.- Notre Commission est invitée, depuis plusieurs années déjà, à visiter les ports d'Algérie. Je crois que nous pourrions faire coïncider ce déplacement avec le Congrès des Pêches Maritimes qui se tiendra à Alger en juin prochain. Je vous en tiendrai informés.

D'autre part, il est envisagé de visiter les ports d'Afrique Noire. Ce projet, dont la réalisation demanderait plusieurs semaines, vous sera soumis dès que l'étude préalable en aura été achevée.

La séance est levée à 15 heures 50.

Le Président,





J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHEs

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

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

—•—•—•—•—•—•—•—•—

Séance du Jeudi 8 Juillet 1954

— • — • — • —

La séance est ouverte à 16 Heures 5

— :: — :: — :: —

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, ESTEVE, Etienne GAY,  
JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LEONETTI, RAZAC,

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, DENVERS, JOSSE, SYMPHOR, VOURC'H.

Absents : MM. BOUDINOT, Henri CORNAT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. FLORISSON, GONDJOUT, Albert LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, Jean-Louis TINAUD, Joseph YVON.

— • — • — • —

• • / • •



- 2 -

ORDRE DU JOUR

-----

- I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 358, année 1954) réglementant l'exercice de la pêche maritime dans les Départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion.
- II - Questions diverses.

--:-

COMPTE RENDU

-----

Nomination d'un rapporteur.

M. RAZAC est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 358, année 1954) réglementant l'exercice de la pêche maritime dans les Départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion.

--:-

Questions diverses

M. LACHEVRE.- Je déplore et je pense que la Commission devrait s'associer à mon sentiment que, lors de la constitution du Gouvernement Mendès-France, ait disparu le Secrétariat à la Marine Marchande.

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes unanimes à le déplorer et je propose à la Commission de donner son accord à la motion suivante :

.../...



- 3 -

"La Commission exprime le regret que, dans la constitution du Gouvernement de M. Mendès-France, il n'ait pas été prévu de poste de Ministre, ni même de Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande et aux Pêches.

"Depuis 1949, les Services de la Marine marchande et des Pêches ont tour à tour été directement rattachés au Ministère des Travaux Publics ou confiés, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, à un Secrétaire d'Etat ou enfin constitués en un Ministère de la Marine Marchande et des Pêches.

"Les faits ont démontré sous cette diversité de régimes :

"1°) que cette branche de l'économie est d'un intérêt essentiel pour la vie de la Nation ;

"2°) que l'exploitation de ses industries qui s'exerce dans un domaine entièrement soumis à la compétition internationale est spécialisée tant dans ses techniques que dans les modalités économiques de son fonctionnement et dans le statut traditionnel de son personnel ;

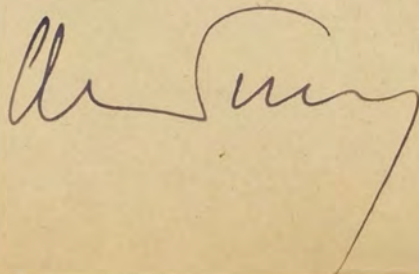
"3°) que les intérêts de la marine marchande et des pêches n'ont été sauvegardés, en fonction de leur importance, que dans la mesure où l'administration de la Marine marchande et des Pêches a eu à sa tête un membre du Gouvernement spécialisé dans cette attribution et ayant pleine autorité sans dépendre du chef d'un autre département ministériel, en dehors du Président du Conseil.

"La Commission sénatoriale de la Marine et des Pêches déplore en conséquence, pour les intérêts dont elle a la charge, une lacune qui méconnaît gravement l'importance et la nature de ses intérêts".

La motion est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 16 Heures 20.

Le Président,





[illegible][illegible][illegible]

— ⑤ — ⑥ — ⑦ — ⑧ — ⑨ — ⑩ — ⑪ — ⑫ — ⑬ — ⑭ — ⑮ — ⑯ — ⑰ — ⑱ — ⑲ — ⑳ — ㉑ — ㉒ — ㉓ — ㉔ — ㉕ — ㉖ — ㉗ — ㉘ — ㉙ — ㉚ — ㉛ — ㉜ — ㉝ — ㉞ — ㉟ — ㊱ — ㊲ — ㊳ — ㊴ — ㊵ — ㊶ — ㊷ — ㊸ — ㊹ — ㊺ — ㊻ — ㊼ — ㊽ — ㊾ — ㊿

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Mlle Mireille DUMONT, MM. GOND-  
JOUT, JEZEQUEL, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI,  
MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SATINEAU, SYMPHOR,  
Joseph YVON.

— \* — \* — \*

/ . . .



Ordre du Jour

- Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 419, année 1954) portant approbation des avenants aux conventions du 23 décembre 1948 conclus avec la compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries Maritimes.
- Questions diverses.

-\*-

Compte-rendu

Avenants aux Conventions

M. LE PRESIDENT.- Le projet de loi dont nous sommes saisis concerne les avenants devant compléter les conventions entre l'Etat, d'une part et les Compagnies Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes, *d'autre part.*

M. Lachèvre a posé sa candidature *du* rapport.

Il est désigné par la Commission.

-\*-

Questions diverses

M. LE PRESIDENT.- Je suis saisi d'une requête présentée à l'un de nos collègues par un navigateur retraité, pêcheur armateur, qui vend lui-même le produit de sa pêche et à qui les contributions directes réclament une forte somme au titre de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

L'intéressé demande s'il doit être assujetti à cet impôt.



Mar.21.7.54.

- 3 -

M. DENVERS.- C'est un cas qui se présente assez fréquemment et qui mériterait d'être étudié à fond.

M. LACHEVRE.- Il est à craindre que le fisc ne maintienne sa position : il s'agit, en fait, d'un armateur mareyeur. S'il expédie lui-même, il doit payer la taxe.

M. LE PRESIDENT.- On va faire une enquête pour fixer le point de vue administratif.

°°

#### Guyane.

M. DENVERS.- Il faudrait que notre Commission prenne en main la question posée par ce bateau, toujours immobilisé à Dunkerque..

M. LACHEVRE.- Une maquette de la coque est à l'étude en bassin des carènes.

M. LE PRESIDENT.- La Commission pourrait charger M. Denvers de commencer une enquête en faisant l'historique de la construction du bateau.

M. DENVERS.- Je m'en chargerai volontiers, mais il faudrait disposer des pouvoirs d'enquête.

M. LE PRESIDENT.- Cela ne paraît pas nécessaire, au moins pour le moment.

M. RAZAC.- Ce n'est pas sûr, le Ministre de la France d'Outre-Mer, intéressé par la question, sera réticent.

M. LACHEVRE.- Il y a aussi les Affaires Economiques et l'Intérieur.

°°

#### Ports sinistrés

M. LE PRESIDENT.- J'ai reçu de M. Jaouen une demande d'intervention en faveur de la reconstruction des ports sinistrés. Il semble que la reconstitution de leur outillage n'ait pas été fait toujours en fonction des besoins réels, ce qui amène ou bien

/...



Mar.21.7.54.

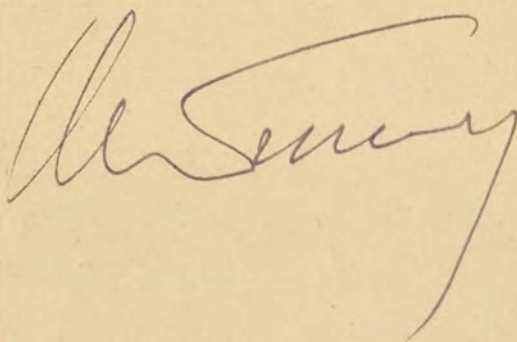
- 4 -

un sur-outillage, ou bien un sous-outillage.

Nous demanderons à M. Jaouen des précisions à ce sujet, quand il pourra venir devant notre Commission.

La séance est levée à 10 heures 25.

Le président,

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







ORDRE DU JOUR

- Audition de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, sur le projet de loi (n° 419, année 1954), portant approbation des avenants aux Conventions du 23 décembre 1948 conclus avec la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes.

-:-:-

COMPTE RENDU

Avenants aux Conventions conclues avec la  
Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie  
des Messageries Maritimes  
-----

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, M. Chaban-Delmas, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme m'a fait savoir qu'il ne pouvait se rendre ce matin à notre invitation, étant retenu par un Conseil des Ministres. Il m'a chargé de vous présenter ses excuses.

C'est M. Ziegler, Directeur de son Cabinet, qui répondra à nos questions sur le projet de loi qui nous intéresse.

.../...



- 3 -

M. LE PRESIDENT. Je donne la parole à M. Ziegler.

M. ZIEGLER. Le Conseil de la République est saisi d'un projet de loi concernant la fixation du plafond des subventions de l'Etat à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des Messageries maritimes.

Les conventions qui ont été passées entre l'Etat et ces deux Compagnies et qui avaient, en leur temps, été soumises à l'approbation du Parlement, avaient, en ce qui concerne les Messageries Maritimes, déterminé que le plafond de l'aide de l'Etat serait fixé ultérieurement après une étude plus complète et, en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, fixé à un plafond provisoire dont la revision avait été prévue dès l'origine.

C'est en exécution de ces deux conventions que le Département responsable de la Marine marchande est amené à vous proposer de fixer les plafonds respectifs à 1.800 millions de francs.

La détermination de ces plafonds constitue l'essentiel des deux avenants. Ces deux avenants comportent d'autres dispositions secondaires relatives, en particulier, au mécanisme comptable qui permet de définir les comptes d'exploitation et les comptes contractuels des compagnies.

Je rappelle à la commission que le problème de la détermination de l'aide annuelle de l'Etat à l'une et l'autre Compagnie est de même nature: en cas de perte supérieure au plafond, la totalité de l'aide prévue par la loi est versée à la compagnie; si la perte est inférieure à ce plafond, l'Etat verse, d'une part, une somme égale au montant du déficit et, d'autre part, une prime de gestion égale à la moitié de la différence entre le déficit et le montant du plafond. En cas de bénéfice n'atteignant pas un chiffre équivalent au plafond, il y a également versement d'une prime de gestion déterminée de la même façon et qui va en diminuant jusqu'au moment où le bénéfice est supérieur au plafond.

C'est ce qui se produit cette année pour les Messageries Maritimes en raison du trafic particulièrement important qu'elles ont enregistré. Le bénéfice de cette Compagnie étant supérieur à 1.800 millions de francs, aucun



versement ne sera effectué par l'Etat.

Pour la Compagnie Générale Transatlantique la perte est supérieure au plafond. Le versement de l'Etat sera donc limité à ce plafond, le reste étant à la charge de la Compagnie.

Le mécanisme est extrêmement simple. Il est le même pour les deux Compagnies et les deux avenants contiennent des dispositions analogues.

Le chiffre auquel a été fixé le plafond est le résultat, d'une part, d'une analyse de la comptabilité d'exploitation des deux Compagnies, des charges financières et des charges d'amortissement qui résultent de la flotte qu'elles exploitent et, d'autre part, de la nature des charges de services publics qui leur ont été imposées par l'Etat.

Le rapport fait par M. Morice, à l'Assemblée nationale, contient des indications assez complètes sur le déroulement des négociations avec les deux Compagnies et sur les raisons qui ont motivé la fixation de ce chiffre. Ce chiffre est d'ailleurs le résultat d'un compromis qui a semblé équitable aux ministres qui se sont succédés.

Je me tiens maintenant à votre disposition pour répondre aux questions que vous désireriez me poser.

M. LACHEVRE. Je demande la parole.

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

M. LACHEVRE. Etant donné le mutisme à peu près complet du Gouvernement dans l'exposé des motifs de ce projet de loi, je me réjouis du rapport qui avait été présenté en 1951, par notre président M. Abel-Durand, au moment de la discussion des conventions. Aujourd'hui, je ne possède, comme document de travail, que le rapport détaillé et très documenté de M. André Morice. Le point de vue des Compagnies de navigation et celui de l'administration y sont exposés successivement.

J'aimerais savoir quelles sont les raisons qui ont amené à fixer à 1.800 millions le montant du plafond pour chacune des deux Compagnies. Etant donné que les sommes inscrites au budget représentent exactement le double de ce chiffre, je me suis demandé si on n'avait pas "coupé la poire en deux".



- 5 -

Administrateur civil au Ministère de la Marine M. de

M. RASPY. Les sommes figurant au budget ont été déterminées après que le plafond eût été fixé à 1.800 millions de francs pour chacune des deux Compagnies.

M. ZIEGLER. Depuis 1951, les discussions ont marqué le pas. Aussi le ministre désire-t-il que ce projet soit rapidement examiné par le Conseil de la République.

M. LACHEVRE. Quelle date propose-t-il ?

M. ZIEGLER. Il souhaiterait que le projet vienne avant les vacances parlementaires.

M. LACHEVRE. C'est possible.

A la page 6 de son rapport, M. Morice indique que "l'administration a estimé que la référence à la subvention d'avant-guerre n'était pas valable puisque les cahiers des charges et les conditions de l'exploitation n'étaient plus les mêmes. "

Peut-on savoir pourquoi les conditions de l'exploitation ne sont plus les mêmes ?

M. ZIEGLER. L'essentiel tient au fait que la flotte s'est modifiée. Elle comprend moins de bateaux. Les conditions de la concurrence ont changé également d'une façon appréciable. Ceci tient d'une part, à la concurrence maritime étrangère - la concurrence allemande a disparu mais la concurrence américaine s'est manifestée depuis la mise en service du paquebot 'United States' -et, d'autre part, à la concurrence aérienne qui n'existait pratiquement pas avant la guerre, laquelle concurrence aérienne absorbe près de 40 % de la totalité de l'exploitation-passagers sur l'Atlantique nord.

La masse des passagers transportés par la voie maritime n'en a pas diminué pour autant. Elle est au contraire en augmentation. Mais l'équilibre et la nature de la clientèle se trouvent modifiés? Il faut tenir compte aussi des périodes de voyages.

Il y a donc tout un ensemble de facteurs qui ont joué dans des sens différents. Il ne serait pas logique, dans ces conditions, de retenir simplement les coefficients



de variation de la monnaie & de la main-d'oeuvre. Le résultat s'en trouverait faussé.

*qui explique*  
M. LE PRESIDENT. Il existe une autre raison à mon sens, ~~c'est que~~ les nouvelles conventions sont différentes de ce qu'étaient les anciennes. Une évolution s'est produite qui, du point de vue juridique, est assez notable. C'est la raison principale pour laquelle il n'est pas possible de reconduire, même avec une modification du coefficient, la subvention des années précédentes.

M. LACHEVRE. M. Morice indique, par ailleurs, dans son rapport : " la demande initiale de la compagnie (2.800 millions) a paru excessive et basée sur des prévisions de déficit trop pessimistes que ne justifiaient pas, en tout cas, les résultats obtenus jusqu'à ce jour."

Or, d'après les renseignements que je possède, il semble bien que ces prévisions n'étaient pas du tout pessimistes. Je me demande même si le chiffre de 2.800 millions n'était pas optimiste, à l'époque.

M. ZIEGLER. Les résultats ont beaucoup varié jusqu'à 1953.

M. LACHEVRE. A quelle époque ce travail a-t-il été effectué ?

M. ZIEGLER. Il a été achevé vers le milieu de 1953.

M. LACHEVRE. A la lumière des comptes d'exploitation de la Compagnie Générale Transatlantique pour 1953, je constate que l'appréciation du rapporteur de l'Assemblée nationale n'était pas du tout pessimiste. En réalité, le déficit est bien supérieur aux chiffres de 1951 et de 1952, c'est-à-dire à ce qui avait été prévu.

La situation ne s'annonce donc pas extrêmement brillante. D'ailleurs, n'êtes-vous pas déjà saisi, par la Compagnie Générale Transatlantique, d'une nouvelle demande de revision ?

M. RASPY. En effet !



- 7 -

M. LACHEVRE. Pourriez-vous me faire tenir une copie de cette demande ?

M. RASPY. Bien sûr.

M. LE PRESIDENT. Avez-vous des informations sur l'évolution générale des recettes des compagnies de navigation et sur la situation des frets ?

M. ZIEGLER. Les frets ont baissé d'une façon considérable.

M. LE PRESIDENT. Le dernier rapport du Comité central des Armateurs de France est très caractéristique à ce sujet.

M. LACHEVRE. Il est très pessimiste.

M. LE PRESIDENT. On ne peut pas dire qu'il soit pessimiste. Je ne sais pas si la Compagnie Générale Transatlantique est atteinte au même degré que les Messageries Maritimes par cette diminution du fret.

M. LACHEVRE. En raison des circonstances, les Messageries Maritimes ont une situation totalement différente de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. LOUIS ANDRE. L'Indochine va créer une situation nouvelle.

M. LE PRESIDENT. Si les transports militaires sont réduits, un retour à des transports civils devrait se produire.

M. LACHEVRE. Le déficit réel de l'année 1953 est bien supérieur aux chiffres qui avaient été prévus. L'année 1954 enregistrera une aggravation sensible par rapport à 1953. Nous allons donc vers une situation difficile.



M. ZIEGLER. C'est exact . Le trafic passagers est resté favorable; les tarifs ~~ont~~ restés stables. C'est donc essentiellement sur le fret que les différences ont joué.

A cet ~~é~~gard, la notion même de plafond adoptée par le Parlement, implique un risque de part et d'autre. Elle avait précisément pour but de limiter les engagements de l'Etat, de ne pas donner à la subvention un caractère d'équilibre pur et simple, ce qui laissait aux Compagnies une chance de gain comme un risque de perte, étant entendu que s'il y a perte, il appartient à la Compagnie de prendre les mesures nécessaires pour surmonter les difficultés.

Le texte prévoit des possibilités de revision. La Compagnie a déjà indiqué qu'elle entendait se prévaloir de certaines clauses de sauvegarde figurant dans le texte. L'administration et le ministre considèrent qu'il serait bon, quelles que soient les circonstances, de définir certaines règles. Ceci permettrait aux Compagnies d'engager la discussion avec l'administration en fonction de facteurs précis.

M. LOUIS ANDRE. Ne pourrait-on pas envisager un régime par ligne plutôt que par compagnie?

M. LE PRESIDENT. Non ! La tendance de la convention est en sens inverse, afin de faire bénéficier les lignes déficitaires. C'est dans le détail de la convention qu'il faudrait alors entrer.

Le contrat qui lie la Compagnie Générale Transatlantique est une nouveauté du point de vue juridique. Il importe de se souvenir que l'Etat est le principal actionnaire de cette Compagnie. Il a d'ailleurs bénéficié de cette situation.

Je désirerais savoir quelle est la situation des lignes rentrant dans le cahier des charges et celle des lignes libres.

M. LACHEVRE. J'ai déjà demandé ces précisions et voici les renseignements qui m'ont été donnés :

Ence qui concerne la compagnie Générale Transatlantique, pour les services contractuels, sur la ligne de



Mar. 22.7.54

- 9 -

New-York, les recettes de l'exercice 1953 ont été de 8.217 millions, présentant un déficit de 2.400 millions. Sur la ligne des Antilles, les recettes se sont élevées à 1.870 millions, le déficit étant de 643 millions.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 22.400 millions, y compris les paquebots desservant l'Afrique du Nord. Là encore, on constate un déficit, toutefois moins élevé. En somme, pour les lignes libres, nous enregistrons un déficit sur les services contractuels.

M. LOUIS ANDRE. La ligne des Antilles semble coûter horriblement cher.

M. LE PRESIDENT. Très cher, en effet.

M. CASTELLANI. Je demande la parole.

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

M. CASTELLANI. En ce qui concerne Madagascar, que je connais bien, j'ai pu constater que les Compagnies non subventionnées qui assurent exactement le même trafic marchandises que les Messageries Maritimes, accusent, pour l'année dernière, un bénéfice de l'ordre de 800 millions brut, alors que les Messageries Maritimes enregistrent un déficit considérable.

M. LACHEVRE. Les ~~xxxx~~ autres Compagnies accusent un bénéfice en ce qui concerne l'exploitation des lignes non contractuelles ( cargos mixtes, cargos ). Pour les Messageries Maritimes, la ligne de Madagascar est contractuelle.

M. CASTELLANI. L'établissement des " pool " ou des " conférences " est défavorable à toutes les Compagnies subventionnées et en tout cas à la Compagnie des Messageries Maritimes. Je ne suis pas tellement sûr du reste qu'il n'existe pas une espèce d'entente entre les Compagnies de navigation de façon à faire supporter le déficit par les lignes subventionnées et à <sup>en</sup> retirer un bénéfice réel.

Les Messageries Maritimes n'ont fait aucun effort de collectage des produits qui se trouvent autour de l'Ile



Mar. 22.7.54

- 10 -

alors que les autres Compagnies le font dans des conditions beaucoup plus efficaces. Les Messageries Maritimes ne le font pas parce qu'elles partent du principe que la subvention comblera le déficit en fin d'année. Je suis persuadé que si cette Compagnie n'était pas en "pool" avec les deux autres desservant Madagascar, elle accuserait un déficit global bien inférieur au déficit actuel.

Je ne crois pas, contrairement à ce que prétendait un collègue, il y a un instant, que le "Cessez-le-feu" en Indochine risque d'entraîner une diminution du fret des Messageries Maritimes. En effet, le Corps expéditionnaire restera sur place, il faudra le renouveler, on enregistrera par ailleurs, une reprise du trafic commercial. C'est aussi l'avis de la Direction de la Compagnie.

M. DENVERS. Il faudra aussi reconstruire l'Indochine.

M. CASTELLANI. La question mérite d'être réexaminée sérieusement. On nous dit que les Compagnies préfèrent être groupées en "conférences". A quoi nous sert alors l'espèce de contrôle dont nous disposons par la subvention que nous accordons à ces compagnies? Il appartient au ministère d'envisager une réforme de structure de la Compagnie des Messageries Maritimes sur le plan "travail local" lui permettant de s'affranchir dans certaines circonstances de cette "conférence" qui est ~~xxx~~ pour elle, beaucoup plus une gêne qu'un bénéfice.

M. LE PRESIDENT. Il n'y a pas de monopole de pavillon. La situation n'est pas spéciale à Madagascar. L'exploitation des Messageries Maritimes est rigoureusement identique à celle des autres Compagnies. Les Messageries Maritimes n'ont-elles pas certaines obligations à remplir qui font qu'elles ont un fret moins rémunérateur, alors que les autres Compagnies libres, prennent ce qui est plus avantageux?

M. CASTELLANI. Les Messageries Maritimes ont notamment des obligations d'horaire que peut-être les autres Compagnies n'ont pas.

M. LACHEVRE. Cela joue beaucoup.

M. LE PRESIDENT. C'est extrêmement important.



Mar. 22.7.54

- 10 bis -

M. CASTELLANI. En ce qui concerne le fret, il n'y a pas de différence entre les trois Compagnies qui desservent Madagascar, que ce soit à l'import ou à l'export .

Si les Messageries Maritimes sont soumises à un horaire, en fait il n'est pas toujours respecté, par exemple en cas de mauvais temps. La Compagnie des Messageries Maritimes fait comme les autres.

M. LE PRESIDENT. Pourrait-elle faire autrement ?

M. CASTELLANI. Si elle était astreinte à un horaire absolument impératif, les départs auraient lieu à l'heure indiquée, quel que soit le temps.



22/7/54

J'ai l'impression qu'à la suite de cette conférence, le déficit incombe toujours à la compagnie des Messageries Maritimes; en réalité, l'entente entre les compagnies est trop parfaite et une vérification devrait être faite.

M. ZIEGLER. Il y a un très gros bénéfice.

M. JULES CASTELLANI. Avec la subvention ?

M. ZIEGLER. Non, sans la subvention.

M. LACHEVRE. L'exploitation des lignes non contractuelles a donné à la Compagnie des messageries maritimes un bénéfice brut d'environ 6 milliards. C'est à la suite de cet apport qu'a pu être compensé le déficit des lignes contractuelles.

Je dois dire qu'en ce qui concerne, par exemple, les lignes de l'Océan indien, le coefficient moyen de remplissage des paquebots a été de l'ordre de 91 p.100 pendant l'année, c'est-à-dire que les navires ont voyagé, chargés à bloc. La convention oblige la Compagnie des Messageries Maritimes à effectuer 16 voyages mais, en raison des besoins du trafic, elle a pu en faire 21, cette année. Sur certaines lignes, bien que les navires soient remplis à plein, on enregistrera un déficit. L'avantage des conventions nouvelles est constitué par le produit des cargos qui vient maintenant, obligatoirement, dans une caisse commune; ainsi les finances de l'Etat sont sauvegardées.

M. ZIEGLER. Nous constatons que l'excédent des recettes sur les dépenses est de 1.923 millions, c'est-à-dire supérieur au plafond de 1.800 millions et que, par conséquent, la Compagnie des Messageries Maritimes ne touchera pas un centime, cette année.

M. LACHEVRE. Cette somme de 1.800 millions est fixée pour ordre parce qu'elle donnerait la possibilité de faire jouer la convention si, par exemple, il y avait un déficit sur le compte de 1953.

M. ZIEGLER. Même si elle n'avait fait, par exemple, qu'un bénéfice de 1 milliard, elle aurait touché une prime de gestion de 400 millions.

M. LACHEVRE. On donne une prime au bénéfice et une subvention au déficit. Il est normal d'encourager la compagnie à



gérer convenablement son affaire, puisque, si le résultat est favorable, elle touche encore une prime.

M. ZIEGLER. L'Etat se trouve en somme associé à la compagnie à concurrence de 1.800 millions par an. La perte de l'Etat est, de toutes façons, limitée à une somme et la compagnie est assurée d'avoir d'une part une certaine compensation si elle subit une grosse perte et, d'autre part, une prime de gestion, si elle a un bénéfice.

M. LE PRESIDENT. Cette combinaison qui était un peu nouvelle a été justifiée par les événements. Depuis février 1951, date de mon rapport, les événements ont joué dans un sens contraire à celui que l'on prévoyait à ce moment-là. C'était la Compagnie des messageries maritimes qu'il fallait aider, à l'époque, mais sa situation s'est améliorée, par la suite.

M. LACHEVRE. Je retrouve un exemple donné par M. le président Abel Durand: si la compagnie faisait 600 millions de bénéfices, elle ne touchait pas de subvention; elle percevait la moitié de la différence, c'est-à-dire son bénéfice plus 200 millions de prime de gestion.

M. LE PRESIDENT. Il faut qu'elle soit intéressée à limiter le déficit. Le défaut de l'ancienne convention était le suivant: on prenait les lignes une à une et on comblait le déficit.

M. ALBERT LAMARQUE. L'Etat qui est actionnaire touche-t-il, effectivement, les dividendes ?

M. LE PRESIDENT. Il les a touchés.

M. LACHEVRE. Une certaine année l'Etat avait perçu 64 millions.

M. LE PRESIDENT. C'est dans mon rapport.

M. ZIEGLER. Pour la Compagnie des messageries maritimes, par exemple, le pourcentage de l'Etat, dans le capital, est de 73,94 p.100. Les dividendes qui ont été versés s'élèvent à 120 millions en 1949, à 80 millions en 1950; par contre, rien n'a été versé pour les années 1951 et 1952. Cette année l'assemblée générale n'a pas encore fixé le montant de la



distribution, mais l'Etat percevra une part de dividendes jamais atteinte, jusqu'à présent.

Pour la Compagnie générale transatlantique, le pourcentage de l'Etat dans le capital est de 63,6 p.100, mais le pourcentage des voix dans l'assemblée est de 76,65 p.100. Les dividendes versés s'élèvent à 122 millions, pour 1949, à la même somme pour 1950, à 163 millions pour 1951, au même chiffre pour 1952; pour 1953, il n'y a pas de dividende, bien entendu.

M. LACHEVRE. Le système nouveau me semble bien préférable car il constitue un encouragement à la bonne gestion.

M. ZIEGLER. Pour la Compagnie des messageries maritimes, il n'y avait pas de plafond fixé et la convention a joué, pleinement: l'Etat n'a rien versé en 1949 et en 1950, mais a versé 772 millions en 1951 et 443 millions en 1952; en 1953, il ne versera rien. ~~xMrRim~~

M. FLORISSON. Les réflexions de M. Castellani sont encore plus valables pour l'Océan pacifique. Je crois que la ligne du Pacifique est en déficit. Les bateaux de la Compagnie maritime naviguent un peu à vide par leur faîte; en effet, il n'y a pas de cabotage d'un port français à l'autre. Si l'on veut exporter par exemple du bois des Landes, il n'y a même pas de cabotage français de Bordeaux à Marseille.

M. LE PRESIDENT. C'est en dehors de la convention.

M. LACHEVRE. Je voulais demander quelques explications en ce qui concerne les filiales des compagnies, et surtout de la Compagnie générale transatlantique.

Dans la discussion qui a eu lieu à l'Assemblée nationale j'ai relevé, surtout en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, un nombre assez impressionnant de filiales ou de participations de la Compagnie dans d'autres affaires. Je ne sais pas si elles sont justifiées mais je pense qu'il faudrait tout de même avoir quelques indications à ce sujet.

M. ZIEGLER. Je relève en premier lieu des participations beaucoup plus apparentes que réelles car il s'agit, en réalité des agences. Le nombre de ces agences est assez impressionnant mais, c'est simplement pour se plier à l'administration locale que l'on est amené à fonder des agences sous forme de sociétés indépendantes.



M. LE PRESIDENT. Celle de New York. C'est une question de législation locale, de législation fiscale.

M. ZIEGLER. Il y a aussi un certain nombre de participations à d'autres compagnies de navigation, et celle à la Compagnie mixte est la plus connue. Les services de l'Etat avaient été favorables à ces ententes.

M. LE PRESIDENT. Il y a un régime un peu particulier, pour l'Algérie.

M. ZIEGLER. Oui, il y a la Compagnie mixte, la franco-cherifienne. Il est, je crois, très heureux que la Compagnie générale transatlantique, par suite des circonstances, se trouve dans l'affaire de construction des hôtels dans le Sud-algérien; elle pourra, ainsi, participer à un mouvement nouveau très intéressant. Il en est de même pour le Crédit hôtelier tunisien.

Finalement, en analysant les choses, cela se résume en fait à peu de participation. Il y a quelques participations dans les compagnies maritimes auxquelles elle est associée et, en dehors de cette affaire des hôtels, la participation dans les sociétés aériennes, dans la C.G.T.A.

Elle est, ainsi, intéressée à une évolution des transports qui tend à s'accroître. Il y a trois ans, des débats assez importants ont eu lieu à ce sujet. M. Morice, qui était ministre avait pris position, sur cette affaire, devant le Parlement et, par des déclarations tout à fait officielles, avait souligné qu'il était légitime que les compagnies maritimes aient des intérêts dans cette évolution et dans les compagnies aériennes. Ainsi la Compagnie générale transatlantique, après avoir été simplement intéressée, se trouve, maintenant, avoir le contrat d'une société intéressée au trafic aérien, entre la métropole et l'Algérie.

M. LACHEVRE. Il est certain qu'il y a, sur les lignes aériennes, et surtout dans l'Atlantique nord, une compétition très vive entre les compagnies et que les prix de passage pratiqués par les compagnies aériennes entrent en ligne de compte, dans la fixation des tarifs de la compagnie.

M. LE PRESIDENT. Où en est la question du paquebot de l'Atlantique nord ?



M. ZIEGLER. Monsieur le président, en ce qui concerne le paquebot de l'Atlantique nord, je puis vous dire que c'est peut-être la question à laquelle le ministre s'est intéressé, en premier lieu, dès son arrivée au ministère.

M. LE PRESIDENT. C'est ce qu'il m'a dit.

M. ZIEGLER. Il s'est fait présenter, aussitôt, le dossier et, après quelques échanges de vues très rapides, a fait orienter les études, dans une voie qui paraît de nature à diminuer la perte d'exploitation prévue par le projet initial. En somme, bien qu'il serait prématuré de donner une position définitive, on peut dire qu'elle sera de toutes façons très prochaine. Je crois ne pas être indiscret, en disant que le ministre est absolument favorable au principe, au ~~départ~~ et à la résolution de ce projet qu'il est en train d'établir sur la base d'un réaménagement interne. J'ajouterai qu'il est ~~fa-~~ <sup>partisan d'un</sup> ~~favorable~~ au projet rapide.

M. LE PRESIDENT. Je n'ai aucune <sup>doute</sup> ~~des~~ <sup>hésitation</sup> citations sur le projet rapide.

M. ZIEGLER. <sup>Le ministre</sup> Il est en train de faire préparer une étude destinée à diminuer les frais d'exploitation et à aborder la discussion avec les services des finances sur des bases qui permettent d'aboutir. Je ne vous cache pas qu'il y a du côté des services finances une certaine inquiétude. En effet, il n'est pas agréable de voir arriver un projet qui coûtera 1, 2 ou 3 milliards par an.

Le ministre cherche à réaliser un effort dans la conception du bateau; on pourra arriver ainsi à une exploitation équilibrée et à ce moment-là, il n'y aura plus de difficulté avec le service des finances. Le projet pourra être déposé et accepté, sans aucune réticence.

M. DENVERS. M. le ministre envisage-t-il d'aménager bientôt les heures de travail, dans la marine ? On pourrait ainsi éviter certains mouvements et des conflits.

M. ZIEGLER. C'est une des toutes premières questions que le ministre a décidé de régler; il a réuni, d'ailleurs, les syndicats du personnel de l'armement et il a vu, également, le comité des armateurs. Aux <sup>uns</sup> et aux autres, il a exprimé d'une façon extrêmement nette, son désir de ne pas voir



une question comme celle-là continuer à irriter les esprits. Il est absolument décidé à ~~trouver~~ et à proposer une solution immédiatement après ces réunions qui ont commencé il y a une quinzaine de jours. Le premier jour il a reçu le comité des armateurs; le lendemain, les représentants des syndicats et, il y a en ce moment même une réunion d'étude place Fontenoy.

M. JULES CASTELLANI. Monsieur le directeur, j'avais demandé, à plusieurs reprises, que la questions des ~~fre~~ frets soit étudiée par une commission composée de représentants des compagnies maritimes et de représentants des compagnies locales, afin d'examiner les frets trop élevés. C'est une espèce de réaménagement, à l'intérieur de ces frets que je désire pour favoriser l'exportation de certains produits pauvres, comme la manioc qui représentaient, avant la guerre, un tonnage important.

Je n'ai jamais pu obtenir que cette commission se réunisse. Je voudrais vous demander si les compagnies de navigation ont compris le sens exact que nous voulions donner à ces réunions. Nous voulions faire un réaménagement, à l'intérieur des frets sans diminuer les recettes totales des compagnies de navigation. Je crois qu'il serait intéressant que cette espèce de comité puisse se réunir rapidement et que les compagnies de navigation comprennent que ce serait leur intérêt, car on augmenterait leur tonnage. Elles redoutent une diminution de leurs recettes, alors que cela n'a jamais été dans l'esprit de ceux qui ont préconisé la réunion de ce comité.

M. ZIEGLER. Je puis vous assurer qu'il y a là, une préoccupation du ministre.

*Il y a un mois environ,*  
M. JULES CASTELLANI. La commission des territoires d'outre-mer siégeait, dans cette même salle, et nous avons abordé cette question avec M. Ramarony. Nous lui avons demandé, à l'unanimité, d'essayer d'arriver à ce réaménagement dont nous venons de parler.

M. LE PRESIDENT. Je ne vois pas très bien comment il serait possible d'intervenir, vis-à-vis des compagnies étrangères.



M. JULES CASTELLANI. A Madagascar, il n'y a pas de compagnie étrangère; il n'y a que trois compagnies qui font, en réalité, la totalité du trafic. Nous le regrettons souvent, car la présence de compagnies étrangères aurait pu entraîner une baisse du taux des frets.

M. ROMANI. Je voudrais savoir si M. le directeur a l'intention de passer une convention provisoire, pour la construction de la Ville d'Ajaccio. La construction doit avoir lieu, l'année prochaine mais il faudrait que la procédure préliminaire soit faite, dès cette année, pour que l'exécution commence, effectivement, dès l'année prochaine.

M. ZIEGLER. Je n'ai pas les éléments, pour vous répondre sur cette question.

M. ROMANI. Les crédits sont prévus. Nous désirerions que l'on passât, tout de suite, une convention avec les chantiers constructeurs, de façon que cette construction ne soit pas retardée, l'année prochaine. Si vous passez une convention, cette année, on pourra mettre ce bateau, en chantier, au mois de janvier ou au mois de mars, dès que le budget sera voté.

M. ZIEGLER. C'est une question qui est à l'étude au département.

M. JULES CASTELLANI. Nous nous permettons de vous en signaler l'urgence.

M. ALBERT LAMARQUE. Nous avons fait des démarches, sous le précédent ministère, pour que la construction de ce bateau soit confiée aux chantiers de la Seyne. Les chantiers de la Ciotat sont dans une situation satisfaisante, tandis que les chantiers de la Méditerranée voient s'éteindre leur activité et sont menacés par le chômage.

M. DENVERS. Pourriez-vous nous tenir informés du résultat de l'enquête technique qui a été faite à propos du bateau Guyane.

M. ZIEGLER. A ~~l'heure~~ l'heure actuelle, les études se poursuivent pour savoir quelles sont les ~~conditions~~ techniques qui permettraient de donner, à ce bateau, des conditions de navigabilité satisfaisantes. Il faut encore un délai de trois à quatre

moyens



Mar. 22.7.54

mois pour avoir le résultat de ces études.

*des réunions*

M. DENVERS. Nous savons très bien que vous avez apporté dans sa conception technique actuelle, mais il aurait dû prendre la mer, depuis plus d'un an.

M. ZIEGLER. Dans l'état actuel, il n'est pas considéré comme sûr; il est considéré comme non navigable et on ne peut le mettre en route sur l'Atlantique.

M. DENVERS. C'est ce que je voulais savoir.

M. JULES CASTELLANI. A Dunkerque, je me suis trouvé avec M. le président de la commission de la marine ~~maritime~~ <sup>mercantile</sup> de l'Assemblée nationale et nous sommes allés, à bord du bateau. Nous avons posé une question précise au ministre et il nous a bienlaissé entendre que ce bateau est considéré comme non navigable, surtout pour la mer où l'on veut l'envoyer.



BARRE/YJ

-21 - FIN

Marine 22/7/54 Mar. 22.7.54

M. CORNAT. Quel est le programme prévu pour la reconstitution des ports détruits par faits de guerre ?

Un effort sérieux a été fait, mais nombreux sont les ports pour lesquels les crédits d'entretien sont absolument insuffisants pour remettre les quais en état. Ils ne permettent pas également de reconstituer l'outillage tel qu'il existait avant la guerre. Il est d'un intérêt vital pour ces ports, de retrouver cet outillage. Je voudrais signaler que, à Cherbourg, les quais aménagés par les Américains en 1944, menacent ruines. Aucune amélioration n'a pu être apportée aux installations provisoires, faute de crédits.

M. ZIEGLER. Il ne s'agit peut-être pas d'un problème de crédits, mais de plans.

M. LE PRESIDENT. Vous pourriez consulter le plan du Commissariat au Plan.

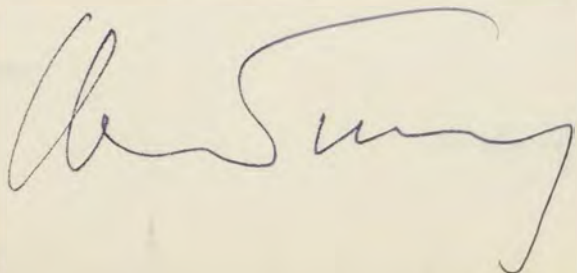
M. ZIEGLER. L'ensemble du système, que ce soit pour les ports ou les canaux, est actuellement en train de se dégrader. M. le ministre ne méconnaît pas cette situation. Il faut que le pays et le Parlement le sachent. Il s'agit là d'un problème portant sur le choix.

M. LE PRESIDENT. Personne ne demande plus la parole ? ...

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures cinquante minutes.)

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 28 juillet 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 10

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, FLORISSON, LACHEVRE,  
LE DIGABEL, VOURC'H.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, DENVERS, JOSSE, LASALARIE,  
RAZAC.

Suppléants: MM. JAOUEN, ANDRE.

Absents : MM. CLAIREAUX, Henri CORNAT, DULIN, Mlle Mireille  
DUMONT, MM. Yves ESTEVE, Etienne GAY, GONDJOUT,  
JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LE BOT, LEONETTI,  
MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU,  
SYMPHOR, Jean-Louis TINAUD, Joseph YVON.

-:-:-:-:-

.../...



ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Lachèvre sur le projet de loi (n° 419, année 1954) portant approbation des avenants aux conventions du 23 décembre 1948 conclus avec la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie des Messageries Maritimes.

II - Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

M. LACHEVRE.- Je me bornerai à vous donner, ce matin, les grandes lignes du rapport que vous m'avez confié.

Je rappellerai qu'il ne s'agit pas de revenir sur le principe des conventions, dont les avenants ne sont que l'application.

Je me référerai largement au rapport si complet établi par notre Président lors du vote du projet de loi qui consacra les conventions.

Les avenants fixent les nouveaux taux de subvention de la Transatlantique, en augmentation de 800 millions.

Quant aux Messageries Maritimes, la subvention est maintenant fixée à 1.800 millions.

Il faut retenir que les avenants ne s'écartent en aucune façon des conventions de 1948, dont le principe a été très clairement exposé, à l'époque, par M. Abel-Durand.

L'exercice 1949, pour la Transat, a été bénéficiaire.

*Par contre*, En 1950, 1.190 millions de francs de déficit ;

En 1951, 833 millions de francs de déficit ;

En 1952, 718 millions de francs de déficit ;

En 1953, le compte rendu d'exploitation accuse 3.950 millions de francs de déficit.

Ce dernier exercice a été affecté par une grève de plus de trois semaines du personnel navigant, par une grève des chemins de fer français, par une grève des dockers américains et, enfin, par les incidents survenus au "Flandre".

.../...



- 3 -

Il s'y ajoute les répercussions d'une diminution du fret mondial (77,5 en 1953 par rapport à 100, en 1952), tandis qu'ont augmenté les charges d'exploitation.

Les tarifs de fret passagers sur l'Atlantique Nord sont obligés de s'aligner sur les tarifs aériens (coefficient 14,5 par rapport à l'avant-guerre, alors que les charges sont à 26).

Les subventions fixées en 1948 ne sont qu'au coefficient 5,7 par rapport à 1939.

Il n'est donc pas surprenant, pour toutes ces raisons, que la Transat ait sollicité une augmentation de sa subvention.

M. LE PRESIDENT.- Quel est le rapport entre le taux de la subvention et le taux des frets ?

M. LACHEVRE.- Je demanderai cette précision pour l'inclure dans mon rapport.

En ce qui concerne les Messageries Maritimes, l'Etat doit prendre en charge la totalité du déficit.

En 1949, exercice bénéficiaire (844 millions) ; en 1950 {274 millions de bénéfice ; en 1951, 773 millions de déficit ; en 1952, 444 millions de déficit.

Avec les avenants, l'Etat limitera à 1.800 millions sa subvention éventuelle.

J'en viens maintenant à l'analyse des avenants, en me gardant de reprendre tous les chiffres cités dans le rapport établi par notre collègue de l'Assemblée Nationale, afin de ne pas risquer d'embrouiller la question.

Je me bornerai donc à renvoyer à ce rapport ceux qui désireraient avoir davantage de précisions.

Sur l'article 6 de l'avenant à la convention ~~avec~~ la Transat, il convient, toutefois, d'insister car il concerne les conditions de revision du maximum de la subvention qui pourra se produire dans quatre cas.

La question qui se pose est la suivante : "Le Parlement sera-t-il ou non consulté avant toute modification ?

M. LE PRESIDENT.- Il devra sûrement être consulté puisqu'il faudra un nouvel avenant.

.../...



- 4 -

M. LACHEVRE.- Je poserai, néanmoins, la question pour obtenir du Ministre une réponse précise, ce qui permettra d'éviter des complications ultérieures.

M. LE DIGABEL.- Les sommes nécessaires à l'application des nouveaux avenants sont-elles votées ?

M. Le PRESIDENT.- Oui, elles figurent au dernier budget voté. Il est regrettable, d'ailleurs, qu'aucune indication ne nous ait été donnée sur la façon dont a été calculé le nouveau maximum de subvention.

M. LACHEVRE.- On trouve tout de même quelques explications dans le rapport de M. Morice. Il en ressort que la Transat avait demandé plus de 1.800 millions mais ses appréciations ont paru trop pessimistes.

M. JAOUEN.- Comment se fait le contrôle de l'Etat sur l'exercice financier ?

M. LACHEVRE.- Il y a cinq contrôle de la part de l'Etat !

M. LE PRESIDENT.- C'est plus qu'il n'en faut. Si le contrôle est insuffisant, c'est que les contrôleurs ne font pas leur métier !

Ce ne sont pas toujours des comptables de profession.

M. LACHEVRE.- Il y en a : trois contrôleurs aux comptes, désignés par la Cour des Comptes, qui font un rapport spécial.

M. ANDRE.- La superposition des contrôles est parfois nuisible et n'empêche pas toujours les scandales.

M. LE DIGABEL.- Il est surprenant de voir un gros déficit succéder à plusieurs années bénéficiaires à la Transat.

M. LACHEVRE.- Cela peut se justifier par les fluctuations de la conjoncture économique mondiale, elle-même conditionnée par la conjoncture politique (guerres de Corée et d'Indochine, par exemple).

M. LE PRESIDENT.- Il y a aussi l'amortissement des bateaux neufs qui ont été mis récemment en service.

M. BOUDINOT.- Autrefois, il y avait un paquebot qui faisait le service de Guyane, sans subvention spéciale. Pourquoi la Transat en demande-t-elle une maintenant pour la mise en service du "Guyane" ?



- 5 -

M. LE PRESIDENT.-C'est sans doute qu'~~elle~~ n'était pas prévue au cahier des charges de la Compagnie.

M. LACHÈVRE.- Si, c'est prévu !

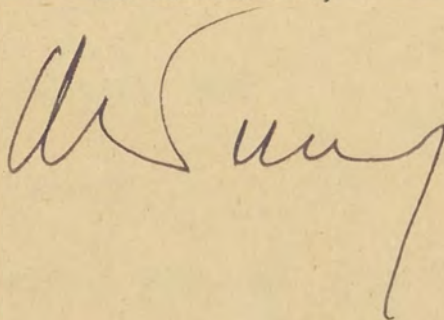
M. LE PRESIDENT.- Pour les passagers seulement.

S'il n'y a pas d'autres questions, je propose à la Commission d'adopter le rapport de M. Lachèvre.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 11 heures 15.

Le Président,

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



MJ.

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, président

-:-:-:-:-

Séance du jeudi 12 août 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 h. 40

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, DENVERS, LE BOT,  
RAZAC, Jena-Louis TINAUD, VOURC'H.

Suppléants: M. MASSON.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, CLAIREAUX, Mlle Mireille  
DUMONT, MM. JOSSE, LACHEVRE.

Absents : MM. BOUDINOT, DULIN, Yves ESTEVE, FLORISSON,  
Etienne GAY, GONDJOUT, JEZEQUEL, Albert  
LAMARQUE, LASALARIE, LE DIGABEL, LEONETTI,  
MILH, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, ROMANI,  
SATINEAU, SYMPHOR, Joseph YVON.

-:-:-:-

.../...



- 2 -

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Razac sur le projet de loi (n° 358, année 1954) réglementant l'exercice de la pêche maritime dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion.

II - Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

Pêche maritime dans les départements  
d'Outre-Mer

M. RAZAC.- Mes chers Collègues, avant de vous proposer de donner un avis favorable au projet de loi dont vous avez bien voulu me confier le rapport, je crois utile de vous rappeler quels sont les textes légaux ou réglementaires qui visent, actuellement, la pêche maritime.

Ils se divisent en deux catégories : ceux qui visent les risques de la pêche maritime, ayant à leur base le décret-loi du 19 janvier 1852 et ceux, plus généraux qui, depuis la loi du 19 mars 1946, ne peuvent être étendus aux nouveaux départements d'outre-mer qu'en tant qu'ils concernent l'exercice de la pêche maritime.

Le but que se propose d'atteindre le législateur, c'est justement cette extension. Elle est souhaitable, d'abord pour harmoniser le régime légal et réglementaire de l'ensemble des départements français, ensuite et plus peut-être, parce qu'elle permettra la sauvegarde des fonds de pêche.

Sachant que le poisson est à la base de la nourriture des populations des départements d'outre-mer, notre Commission ne peut évidemment que donner un avis favorable au projet de loi qui lui est soumis.

.../...



- 3 -

M. LE PRESIDENT.- La Commission remercie son rapporteur de la clarté des explications qu'il vient de nous donner.

M. VOURE'H.- N'est-il pas à craindre que les textes à intervenir ne fassent une discrimination entre les pêcheurs selon qu'ils sont autochtones ou métropolitains ?

M. RAZAC.- Cette crainte n'est nullement fondée.

Le Rapport est adopté.

\*

\* \*

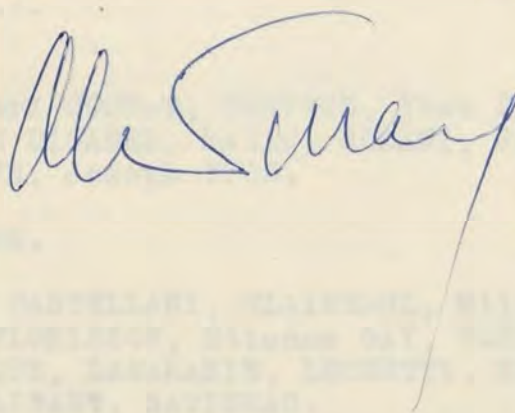
#### Questions diverses

M. TINAUD.- Il a été question, récemment, de modifier les limites des eaux territoriales dans la région atlantique franco-espagnole. Je crois qu'il serait bon que la Commission s'informât à ce sujet qui intéresse les pêcheurs basques.

M. LE PRESIDENT.- Nous tâcherons de savoir si les pourparlers à ce sujet ont abouti à un résultat.

La séance est levée à 10 heures 50.

Le Président,





CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

— : — : — : — : — : — : — : — : — :

Séance du Mercredi 24 Novembre 1954

— :: — :: — :: — :: — :: —

La séance est ouverte à 10 Heures

— :: — :: — :: —

Présents : MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, DENVERS, Yves ESTEVE, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, RAZAC, ROMANI, Jean-Louis TINAUD, VOURC'H, Joseph YVON.

Excusés : MM. JEZEQUEL, SYMPHOR.

Absents : MM. BOUDINOT, Jules CASTELLANI, CLAIREAUX, Mlle Mi-  
reille DUMONT, MM. FLORISSON, Etienne GAY, GONDJOUT,  
JOSSE, Albert LAMARQUE, LASALARIE, LEONETTI, MILH,  
PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SATINEAU.

- 3 -

• • / • •



- 2 -

ORDRE DU JOUR  
-----

- I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 610, année 1954), tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.
- II - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU  
-----Compétence en matière d'abordage

M. LACHEVRE est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 610, année 1954), tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

°

° °

Questions diversesAdministrateur en chef Guët .-

M. VOURE'H.- Notre Commission a fait une enquête sur cette affaire, ainsi que, de son côté, la Commission de la Marine marchande de l'Assemblée Nationale.

../..



- 3 -

L'Administration de la Marine marchande a également fait faire une enquête technique.

Les conclusions de ces travaux n'ont abouti à rien et cependant le bateau est de nouveau en réparation. Nouvelle source de dépenses se chiffrant par millions; jusqu'où ira-t-on dans ce sens ?

Il ne semble pas que le Ministère s'en préoccupe. Aucune sanction n'a été prise contre les responsables de ce scandale.

J'ai l'intention de demander des explications au Ministre.

M. YVON.- J'aimerais savoir quelle est la nature des travaux actuellement entrepris sur le Guët, et qui paie ?

M. LE PRESIDENT.- La Commission va poser la question au Ministre.

#### Guyane.-

M. DENVERS.- L'affaire du paquebot "Guyane" est également toujours au même point. Le bateau est toujours à quai à Dunkerque.

Il serait opportun de demander les pouvoirs d'enquête nécessaires pour permettre à la Commission de se renseigner sur son état et sur les intentions du Ministère à son égard.

M. LE PRESIDENT.- Le nécessaire sera fait.

#### Ports de pêche.-

M. LACHEVRE.- Notre Commission aurait intérêt à visiter les principaux ports de pêche, notamment ceux qui sont consacrés au thon.

.../...



- 4 -

D'autre part, le Congrès international du froid tiendra ses assises, l'an prochain, à Paris. Il s'intéressera à la nouvelle technique de fabrication de glace d'eau de mer entreprise à l'île d'Yeu.

Les avantages de cette glace pour la conservation du poisson sont maintenant démontrés et il sera bon si nous visitons les ports de pêche, de prévoir une escale à l'île d'Yeu pour visiter l'usine.

#### Pêche du thon en Mauritanie.-

M. VOURC'H.- Des essais intéressants ont été faits par des pêcheurs bretons d'étendre jusqu'en Mauritanie le secteur traditionnel de pêche au thon. Je communiquerai à la Commission le rapport sur les résultats obtenus dès qu'il me sera parvenu.

#### Ports d'Outre-Mer.-

M. YVON.- Une visite aux ports d'Outre-Mer par notre Commission, dont il a souvent été question, serait doublement intéressante, d'abord au point de vue économique du trafic maritime, ensuite en raison de l'exploitation possible de nouveaux fonds de pêche, au large de la côte africaine, qui relaièrent les fonds exploités traditionnellement et en voie d'épuisement.

Je préconise donc qu'après une visite des ports de pêche métropolitains, notre Commission étudie sur place les possibilités de la pêche dans nos territoires africains.

M. LACHEVRE.- Il faudrait voir Douarnenez, Concarneau, Lorient, Groix, Etel, La Rochelle.

M. CORNAT.- Il existe une nouvelle technique de transport du poisson qui consiste à le mettre, dès qu'il est capturé dans des containers glacés qui sont ensuite acheminés directement à Paris par camions.

..../..



La séance est levée à 10Heures 50.

Le Président,

Alamy



## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 8 décembre 1954

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 h. 5

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, CLAIREAUX, Henri CORNAT, DENVERS,  
Yves ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LE  
DIGABEL, SYMPHOR, VOURE'H, Joseph YVON.

Suppléant : M. JAOUEN.

Excusés : MM. BOUDINOT, RAZAC.

Absents : MM. Jules CASTELLANI, DULIN, Mlle Mireille DUMONT,  
MM. FLORISSON, Etienne GAY, GONDJOUT, JOSSE, Albert  
LAMARQUE, LASALARIE, LEONETTI, MILH, PAUMELLE,  
Marcel PLAISANT, ROMANI, SATINEAU, Jean-Louis  
TINAUD.



Mar. 8.12.54.

- 2 -

Ordre du Jour  
-----

- Discussion du rapport de M. Lachèvre sur le projet de loi (n° 610, année 1954) tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.
- Questions diverses.

-\*-

Compte-rendu  
-----Compétence pénale (abordage).

M. LACHEVRE, rapporteur du projet de loi.- Mes chers collègues, mon rapport sera bref, aucune difficulté ne paraissant s'opposer à l'adoption du texte qui nous a été transmis par l'Assemblée Nationale.

Son objet est l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation.

La Convention soumise à ratification porte que les hautes parties contractantes admettent que tout événement de navigation, concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine, ne pourra être poursuivi que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'événement en question.

Elle met un point final à de stériles discussions qui duraient depuis de nombreuses années.

C'est pourquoi je vous propose de donner un avis favorable au projet de loi qui nous est soumis.

Il en est ainsi décidé.

\*\*\*

/...



Mar. 8.12.54.

- 3 -

Questions diverses.Visite du pavillon du poisson  
aux Halles.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je ne perds pas de vue le projet que nous avons ébauché depuis quelque temps d'aller visiter le pavillon du poisson aux Halles.

Nous le réaliserons dès que nous serons sûrs de disposer d'une matinée, en principe un jeudi.

o o  
oTélégrammes à Concarneau et  
Douarnenez.

M. LACHEVRE.- Je crois qu'il serait opportun d'envoyer, au nom de notre Commission des télégrammes de sympathie aux familles des marins récemment périés en mer, à Concarneau et à Douarnenez.

Cette série de drames pose, d'ailleurs, un problème de sauvegarde des pêcheurs, dont je vais m'occuper, pour vous soumettre, éventuellement, un projet de proposition de résolution.

M. JEZEQUEL.- Depuis plusieurs mois, un projet de loi est en instance devant l'Assemblée Nationale, qui doit accorder une aide de l'Etat au cabotage français. Ce texte est attendu avec impatience par les armateurs. Où en est-il ?

M. LE PRESIDENT.- Il ne tardera pas à être publié à l'Officiel, sous forme de décret loi.

o  
o o

/...







ML

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

— ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ — ⋮ —

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

— : — : — : — : — : — : — : — : — : —

Séance du jeudi 16 décembre 1954

— :: — :: — :: — :: — :: — :: — :: —

La séance est ouverte à 17 heures 15

— : — : — : — : —

Présents : MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, DENVERS, Mlle Mireille DUMONT, MM. Etienne GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE DIGABEL, MILH, ROMANI, Jean-Louis TINAUD, VOURC'H, Joseph YVON.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, JOSSE, RAZAC, SYMPHOR.

Absents : MM. BOUDINOT, CLAIREAUX, DULIN, FLORISSON, GONDJOUT,  
Albert LAMARQUE, LASALARIE, ESTEVE, LE BOT,  
LEONETTI, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SATINEAU.

Assistait, en outre à la séance, au nom de la Commission des  
Finances : M. COURRIERE.

\* \*

/ . . .



Ordre du Jour

- Examen pour avis du projet de loi (n° 709, année 1954) relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme pour l'exercice 1955 (Marine Marchande).
- Questions diverses.

-\*-\*-

Compte-rendu.Budget

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, notre Assemblée devra se prononcer sous peu sur le budget de la Marine Marchande et nous aurons à donner notre avis sur cette question. Je donne la parole à M. Denvers pour nous rendre compte de travaux de la Commission des Finances. S

M. DENVERS.- La Commission des Finances a apporté peu de modifications au texte voté par l'Assemblée Nationale. Toutefois, elle a disjoint les crédits demandés pour le rétablissement du poste de Secrétaire Général de la Marine Marchande.

Elle l'a fait pour marquer le désir du Parlement et surtout des vœux exprimés par les Commissions compétentes de voir placer un Ministre ou, au moins, un Secrétaire d'Etat à la tête des services de la Marine Marchande.

Il semble pourtant nécessaire qu'on désigne au plus tôt un secrétaire général pour coordonner l'activité de ces services.

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait d'accord; ~~le désordre est~~ ~~seul à régner~~ place de Fontenoy, ~~où~~ le moindre renseignement est très difficile à obtenir.



- 3 -

M. YVON.- En fait, il est démontré que le Ministre des Travaux Publics ne joue pas le rôle de Ministre de la Marine Marchande.

M. COURRIERE.- Le moment est mal choisi de désigner un secrétaire général, alors qu'il n'y a pas de Ministre et que cette décision pourrait faire obstacle à la nomination d'un Ministre ou d'un Secrétaire d'Etat.

La Commission des Finances a, d'ailleurs, maintenu la suppression des trois postes qui avait été envisagée pour dégager les crédits nécessaires au traitement du Secrétaire Général.

D'autre part, un crédit de 100 millions a été retiré aux subventions aux Compagnies de navigation, ce qui ne gênera en rien le règlement de ce qui leur est dû.

Quant à la construction du paquebot de l'Atlantique Nord, le vote d'un crédit de 4 milliards par l'Assemblée Nationale est purement symbolique puisqu'il est insuffisant pour commander une telle unité à un chantier.

M. LE PRESIDENT.- Alors, il y aura, sous peu 4.800 chômeurs à Saint-Nazaire. Ce qu'il faut c'est un plan de construction navale fixé par la loi. C'est le vœu formulé par les chantiers et notamment par leur personnel.

M. ROMANI.- La Commission des Finances a prévu un article additionnel pour permettre la construction d'un paquebot sur la Corse. Notre Commission la suivra-t-elle ?

M. LE PRESIDENT.- Evidemment, la Commission est unanime dans ce sens. Sur un autre chapitre, je me propose d'intervenir en ce qui concerne les écoles de navigation.

Le recrutement en est régulièrement assuré, mais beaucoup d'élèves quittent la Marine Marchande peu après leur sortie de l'école.

Les professeurs sont très mal payés parfois plus mal même que leurs élèves !

M. YVON.- Les écoles sont insuffisantes en nombre. A Lorient, il n'existe qu'une école privée, qui ne prépare qu'à l'examen de mécanicien de 3e classe. Elle ne reçoit aucune subvention du budget et ne vit que de la charité publique !

/...



Mar. 16.12.54.

- 4 -

M. LE PRESIDENT.- C'est une preuve supplémentaire de la nécessité d'avoir un Ministre de la Marine Marchande.

M. LACHEVRE.- La complication croissante des organes moteurs des bateaux, de pêche, notamment, implique que le Gouvernement prenne des mesures pour créer et équiper de nouvelles écoles, sinon on ne pourra plus recruter les équipages nécessaires.

M. LE PRESIDENT.- On prévoit une grande école à Nantes, avec un internat de 200 places.

M. DENVERS.- Il existe un "Fonds d'action sanitaire et sociale" qui manque de crédits. Ne pourrait-on pas distraire en sa faveur une faible partie des crédits de l'aide à la construction navale ?

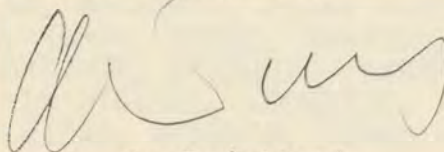
M. LE PRESIDENT.- Cela ne paraît pas possible, le fonds en question ne concernant que les marins et non pas le personnel des chantiers de construction. Pour les marins, il existe l'Etablissement national des Invalides et, notamment, la Caisse de Prévoyance sociale qui y est rattachée.

M. DENVERS.- Nous devons intervenir aussi pour qu'un effort supplémentaire soit fait pour une révision du régime des pensions des marins.

Mlle DUMONT.- On pourrait y consacrer les 100 millions disjointes du crédit de subvention aux Compagnies nationales.

M. LE PRESIDENT.- Cela paraît difficile, les chapitres étant différents.

La séance est levée à 17 heures 50.



Le Président,



ML.

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

-:-:-:-:-

Séance du vendredi 14 janvier 1955

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 15

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, Jules CASTELLANI,  
CLAIREAUX, Henri CORNAT, DENVERS, DULIN, Yves  
ESTEVE, GONDJOUT, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert  
LAMARQUE, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Marcel  
PLAISANT, RAZAC, SYMPHOR, VOURC'H.

Excusés : MM. FLORISSON, LASALARIE, LE BOT, TINAUD, YVON.

Suppléants : MM. FOUSSON, FRANCESCHI, TAMZALI.

Absents : MM. Pierre BERTAUX, Etienne GAY, Mlle Mireille DUMONT,  
MM. MILH, ROMANI, SATINEAU.

-\*-\*-

/...



Mar. 14.1.55.

- 2 -

Ordre du Jour

a) Constitution de la Commission.

b) Nomination de :

- 1 membre de la Sous-Commission de contrôle des entreprises nationalisées;
- 2 membres de la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du 2ème plan de modernisation et d'équipement.

- \* - \* -

Compte-rendu

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues.- L'honneur me revient chaque année d'être votre Président d'âge. En cette qualité je vous invite à désigner le bureau de notre Commission.

Plusieurs Commissaires.- Votons par acclamations la reconduction.

Il en est ainsi décidé.

M. LE PRESIDENT.- Le bureau demeure donc ainsi composé :

Président	: M. Abel-Durand
Vice-Présidents	: MM. Denvers et Razac.
Secrétaires	: MM. Jézéquel et Symphor.

Sous-Commissions.-

La Commission désigne : M. Castellani pour la représenter à la Sous-Commission de contrôle des entreprises nationalisées.

MM. Claireaux et Romani pour la représenter à la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement.

\* \* \*

/...

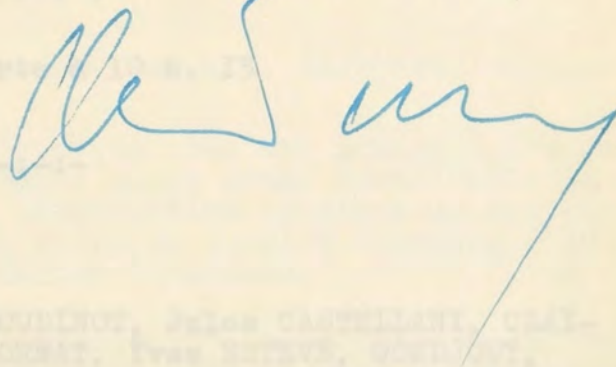


Désignation d'un rapporteur.

M. Lachèvre est désigné comme rapporteur de la proposition de résolution (n° 748, année 1954) dont il est l'auteur tendant à inviter le Gouvernement à rechercher dans le cadre de la Convention Internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine une extension obligatoire de l'auto-alarme à tous les navires équipés en radiotéléphonie.

La séance est levée à 10 heures 25.

Le Président,



Présents : MM. ANGEL-JURARD, BOUDINOT, JULES CASTELLANI, CHAI-CEAT, MAURICE COMBAT, IVAN HUTEV, GONDIAT, JEROME, LACHÈVRE, KATAS, SIMPSON, VORONIN.

Excusés : MM. CHYVENS, LE DIZANET, Jean-Louis TISSAND, Joseph IVON.

Absents : MM. FLORENCE HERTAGE, JULIN, Mlle MICHELLE GONNET, MM. BLOCHIN, BENOÎTE DIT, ALBERT LAMOUR, LAMARIE, LE MOU, LAMOUR, Mlle, PAMMEL, MARCEL PLETTANT, GONNET, GONNET.







Ordre du Jour

- Discussion du rapport de M. Lachèvre, sur la proposition de résolution (n° 748, année 1954), dont il est l'auteur, concernant l'installation d'un dispositif d'auto-alarme à bord des bateaux de pêche.
- Questions diverses.

-\*-

Compte-rendu.

Auto-alarme sur les bateaux de pêche

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Lachèvre, rapporteur.

M. LACHEVRE.- Le problème qui nous est posé est d'ordre essentiellement technique. Aussi ai-je pensé souhaitable de compléter mon rapport d'une démonstration pratique du système auto-alarme, qui pourrait se faire le jeudi 3 février, à 10 heures, au Ministère de la Marine Marchande.

Nos collègues de la Commission de la Marine et des Pêches de l'Assemblée Nationale doivent se joindre à nous pour assister à cette démonstration.

En ce qui concerne mon rapport, je dirai que c'est en 1912 qu'on procéda aux premiers essais d'auto-alarme radio à bord des bateaux, à la suite du naufrage du "Titanic", dont le nombre des victimes aurait pu être considérablement réduit si un navire anglais, éloigné de 20 milles seulement avait été touché par les signaux d'alarme, du paquebot.

En 1927, on réussit à construire des appareils d'auto-alarme d'un fonctionnement sûr. Les progrès récents ont permis de perfectionner ces dispositifs qu'il s'agit maintenant d'installer obligatoirement sur tous les bateaux munis de T.S.F., c'est-à-dire pratiquement sur tous nos bateaux de pêche.



- 3 -

Les récents naufrages ont démontré que la simple radio ne suffit pas. A bord d'un petit bateau, en effet, seul le patron sait manier la radio et, par gros temps, absorbé par les manoeuvres du bateau, il délaisse son appareil et le naufrage se produit avant que l'appel de détresse ait pu être lancé.

L'appareil, d'un prix de revient modique (une vingtaine de mille francs), visé par ma proposition de résolution peut être mis en marche par n'importe quel membre de l'équipage et continue à émettre son signal d'alarme sans autre intervention, sur la longueur d'ondes dont l'écoute est assurée 24 heures par jour.

Il faut maintenant faire comprendre aux pêcheurs l'intérêt qu'ils auraient à acquérir de tels appareils.

La convention de Londres a défini les conditions d'installation des appareils de radio à bord des bateaux. L'auto-alarme a fait l'objet des travaux d'une récente conférence internationale où les constructeurs Français ont présenté l'appareil le plus simple et le plus pratique.

Les Américains se sont montré disposés à adopter cet appareil, tandis que les Anglais ont fait des réserves.

Il importe, pourtant, qu'un accord international intervienne pour assurer l'efficacité du nouveau dispositif.

Celui-ci, outre l'appel d'alarme, pourrait répéter automatiquement la position du navire, grâce à un magnétophone.

M. LE PRESIDENT.- La Commission vous remercie de cet exposé qui a le mérite d'être très clair et de comporter des conclusions pratiques, mais comment les faire aboutir ?

M. LACHEVRE.- Il suffirait d'un amendement à la Convention de Londres. Mais d'ores et déjà, on pourrait agir sur le seul plan français.

\*  
\* \*

/...



Mar. 27.I.55.

- 4 -

Enquête sur le "Guyane".

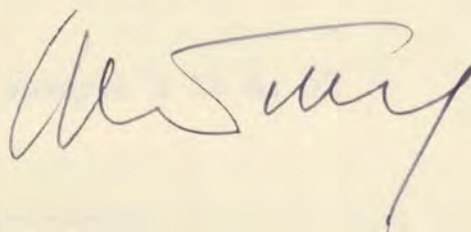
M. BOUDINOT.- J'aimerais être tenu au courant des travaux de la sous-commission.

M. LACHEVRE.- Ses premières impressions sont moins défavorables qu'on n'aurait pu le craindre. Le problème de l'utilisation du bateau est surtout d'ordre financier. Sa navigabilité peut être assez facilement assurée par l'adjonction de "bulges" à la coque.

En attendant son affectation à la Guyane, on pourrait envisager de l'essayer sur la Corse.

La séance est levée à 10 heures 50.

Le Président,





## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

## COMMISSION DE LA MARINE ET DES PÊCHES

-:-:-:-:-

Présidence de M. DENVERS, Vice-Président.

-:-:-:-:-

Séance du mercredi 30 mars 1955

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 h. 35

-:-:-:-:-

Présents : MM. CLAIREAUX, DENVERS, Yves ESTEVE, Etienne GAY,  
JEZEQUEL, LE DIGABEL, ROMANI, VOURC'H, Joseph  
YVON.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, CASTELLANI, LACHEVRE.

Absents : MM. Pierre BERTAUX, Henri CORNAT, DULIN, Mlle Mireille  
DUMONT, MM. FLORISSON, GONDJOUT, Albert LAMARQUE,  
LASALARIE, LE BOT, LEONETTI, MILH, PAUMELLE,  
Marcel PLAISANT, RAZAC, SATINEAU, SYMPHOR,  
Jean-Louis TINAUD.

-\*-\*-

/...



- 2 -

Ordre du Jour

Nomination d'un rapporteur pour la proposition de résolution (n° 136, année 1955) de M. Lachèvre, tendant à inviter le Gouvernement à déposer d'urgence un projet de loi relatif à la construction d'un navire de l'Atlantique-Nord.

Questions diverses.

-\*-

Compte-rendu

Paquebot Atlantique-Nord

Désignation d'un rapporteur

M. LE PRESIDENT.- Notre Président, M. Abel-Durand, a manifesté le désir de rapporter la proposition de résolution de notre collègue M. Lachèvre, concernant la construction d'un paquebot sur la ligne Le Havre-New-York.

Il n'y a pas d'autre candidat ?

La Commission désigne M. Abel-Durand comme rapporteur.

\* \* \*

Questions diverses

Vedette garde-pêches "Güet".

M. LE PRESIDENT.- J'ai été saisi de plaintes émanant des membres de l'équipage de la vedette garde-pêches "Administrateur en Chef Güet" menacés de changement d'affectation non motivé. Il semble qu'il s'agisse d'une manoeuvre de l'Administration

/...



- 3 -

destinée à couvrir les véritables responsables des incidents dont nous avons eu à connaître.

M. YVON.- Nous devons protester contre les sanctions prises à l'égard de l'équipage du "Güet"?

Pour ma part, je suis déjà intervenu, par lettre, auprès du Ministre de la Marine Marchande.

M. VOURE'H.- Moi aussi, j'ai écrit au Ministre dans le même sens. J'ai reçu une réponse évasive suggérant que les fonctionnaires menacés de sanctions présentent une "requête gracieuse" pour faire revenir le Ministre sur sa décision !

M. LE DIGABEL.- Je pense que la Commission devrait faire une démarche collective auprès du Ministre.

M. LE PRESIDENT.- Il faut demander au Ministre quelle suite il entend donner à notre rapport d'enquête sur le "Güet".

M. VOURE'H.- Une démarche devrait être faite conjointement avec nos collègues de l'Assemblée Nationale.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons envoyer au Ministre une protestation très ferme et nous verrons ensuite quelle suite nous donnerons à l'affaire.

\* \*

#### Enseignement maritime.

M. LE PRESIDENT.- J'ai reçu du Ministre de la Marine Marchande une lettre m'informant de la constitution d'un comité supérieur de l'enseignement maritime et me demandant de faire désigner un membre de notre Commission pour y siéger.

M. Lachèvre est désigné par la Commission pour la représenter à ce nouvel organisme.

\* \*

/...



CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

- 4 -

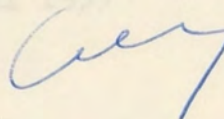
J.V.

Pêche à Saint-Pierre et Miquelon.

M. CLAIREAUX a projeté et commenté devant la Commission un film documentaire, dont il est le réalisateur, sur l'industrie de la congélation du poisson à Saint-Pierre et Miquelon.

La séance est levée à 11 heures 10.

Le Président,



Présents : M. ABEL-LEBRUN, Henri CARROT, ROUVIER, Stéphane VAY, LAMOTHE, M. DUBOIS.

Excusés : M. Pierre MATHIAS, CASTELLANI, M. VIT, SALAS, BOUTIN.

Suppléant : M. LEBLANC.

Absents : M. BOUQUIN, CLAIREAUX, M. M. Mlle Genevieve DUBOIS, M. Yves ROYER, FLORENT, BOUTIN, J. LEBLANC, Albert LAMARQUE, LAMARQUE, LEBLANC, M. M. M. Marcel VITALENT, BOUTIN, M. M. M. Jean-Louis TIRABO, VOUREN, Joseph YVES.



CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. ABEL-DURAND, Président

— : — : — : — : — : — : — : — : — :

Séance du Jeudi 12 mai 1955

— • — • — • — • —

La séance est ouverte à 9 heures 40

—●—

Présents : MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, DENVERS, Etienne GAY,  
LACHEVRE. LE DIGABEL.

Excusés : MM. Pierre BERTAUX, CASTELLANI, LE BOT, RAZAC, ROMANI.

Suppléant : M. LEBRETON.

Absents : MM. BOUDINOT, CLAIREAUX, DULIN, Mlle Mireille DUMONT,  
MM. Yves ESTEVE, FLORISSON, GONDJOUT, JEZEQUEL,  
Albert LAMARQUE, LASALARIE, LEONETTI, MILH, PAUMELLE,  
Marcel PLAISANT, SATINEAU, SYMPHOR, Jean-Louis TINAUD,  
VOURC'H, Joseph YVON.

— 4 —

• • / • •



- 2 -

ORDRE DU JOUR  
-----

I - Désignation d'un membre titulaire et d'un membre suppléant pour faire partie de la Commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique.

II - Questions diverses.

-\*-

COMPTE RENDU  
-----Commission d'enquête dans les ports de pêche .-

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je donne d'abord la parole à M. Lachèvre, qui m'a soumis un projet de mission d'enquête dans certains ports de pêche.

M. LACHEVRE.- Je propose que notre Commission mette en train une enquête qui porterait sur la situation économique et sociale de nos principaux ports de pêche. Depuis quelques années, s'est produite une évolution que nous devons suivre pour en tirer les enseignements nécessaires.

Pour commencer, nous pourrions nous limiter aux ports de l'Atlantique.

M. LE PRESIDENT.- Cela me paraît raisonnable. Depuis longtemps, nous n'avons pas pris contact avec le monde de la pêche et nous pourrions profiter des semaines qui viennent pour visiter, d'abord, les ports bretons, ainsi que ceux de la Rochelle et de Saint-Jean de Luz.

Il en est ainsi décidé.

-\*-

La désignation pour la Commission de la Recherche scientifique  
est remise à une date ultérieure.

../..



- 3 -

Paquebot Atlantique-Nord

M. LE PRESIDENT.- La Commission m'avait désigné, au cours d'une séance à laquelle mon état de santé m'avait empêché d'assister, comme rapporteur d'une proposition de résolution concernant la construction d'un nouveau paquebot destiné à l'Atlantique-Nord.

Entre temps, M. Lachèvre, vu l'urgence, a fait le nécessaire à ma place et il est aujourd'hui en mesure de nous présenter ses conclusions.

M. LACHEVRE.- Je prendrai volontiers ce rapport, d'autant que, rentrant des Etats-Unis, je suis en possession d'une documentation qui me paraît très intéressante pour prendre position dans le problème de la construction d'un nouveau paquebot.

Mon intention est d'utiliser cette documentation pour écrire mon rapport, dans lequel je m'efforce de répondre à toutes les questions qui peuvent se poser.

Sans entrer dans les détails que vous pourrez, éventuellement, trouver dans le rapport écrit qui vous serait distribué, je peux indiquer que les statistiques prouvent que le développement des transports transatlantiques aériens se fait parallèlement à celui des transports maritimes, lesquels ont maintenant retrouvé le même nombre de passagers qu'avant 1939, c'est-à-dire à une époque où le bateau assurait seul le trafic transatlantique.

Il est, d'autre part, prouvé que ce sont les gros paquebots rapides qui assurent la majeure partie du transport des passagers.

Ainsi, se trouvent écartées les objections à la construction d'un nouveau paquebot, sous prétexte que les avions suffiront aux liaisons transatlantiques et les objections à la construction d'un paquebot de gros tonnage, rapide.

La nécessité de pourvoir au remplacement de l'Ile de France et du Liberté qui sont en fin de carrière ne faisant de doute pour personne, on est ainsi logiquement amené à conclure que le Gouvernement doit prendre, au plus tôt, l'initiative de la construction d'une nouvelle unité répondant

../..



- 4 -

aux impératifs démontrés : tonnage : 35.000 tonnes environ, vitesse : de 30 à 32 noeuds, capacité : 1800 à 2000 passagers.

Quant au financement enfin, il semble qu'il appartienne à l'Etat de le prendre à sa charge, sous une forme ou sous une autre.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne pouvons que féliciter M. Lachèvre du remarquable travail qu'il a fait pour notre Commission.

Je suis d'accord avec lui sur le fond, peut-être ferai-je seulement quelques réserves sur certaines formules qui paraissent indiquer que notre Assemblée se prononce sur une solution déterminée, ce qui pourrait paraître imprudent de notre part, car nous ne sommes pas des techniciens. Nous ne pouvons raisonnablement que donner des indications, c'est au Gouvernement de se prononcer en définitive.

M. LACHEVRE.- Je tiendrai compte très volontiers de votre observation qui est justifiée.

J'aurais pu allonger encore mon rapport par d'autres considérations que je peux vous donner rapidement et oralement. Les incidents du "Flandre" ont eu de graves répercussions sur l'exploitation commerciale de cette unité, dont les places ne sont pratiquement plus vendues en 1ère classe. On le trouve, d'ailleurs, trop lent, ce qui n'empêche que la clientèle américaine regrette toujours la brièveté de la traversée sur les bateaux français, à cause du confort...

La Commission adopte le rapport de M. Lachèvre.

La séance est levée à 10 heures 20.

Le Président,

