MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-

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

-:-

Séance du vendredi 8 juillet 1955

-:-

La séance est ouverte à 16 heures 30

-:-

Présents : MM. ABELDURAND, BOUDINOT, Jules CASTELLANI, Vincent DELPUECH, DENVERS, Yves ESTEVE, Etienne GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Marc PAUZET, Marcel PLAISANT, RAZAC, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, SYMPHOR, TRELLU, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Suppléants: MM. BRETTES, Louis ANDRE, REPIQUET, CORNU.

Absents : MM. CERNEAU, Henri CORNAT, Léon DAVID, DULIN, HOUDET, Mlle RAPUZZI.

-:-:-:-

.../...

ORDRE DU JOUR

I - Constitution de la Commission.

II - 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 deuxième plan de modernisation et d'équipement ;
- 1 membre de la Commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique (et, éventuellement, 1 membre suppléant).

-:-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

M. ABEL-DURAND, président.- Mes chers Collègues, le privilège de l'âge me vaut encore d'occuper, aujourd'hui, ce fauteuil afin de vous inviter à désigner votre Bureau. Vous savez qu'un accord est intervenu entre les groupes afin de maintenir les présidents sortants. Toutefois, en ce qui me concerne, je vous demande de désigner un autre membre de mon groupe.

J'ai la très vive satisfaction d'avoir été votre président depuis 1947 et c'est avec émotion que je m'éloigne de la présidence. J'espère que le même esprit d'amitié et de sympathie continuera à animer les travaux de notre Commission et je souhaite de rester votre doyen aussi longtemps que Dieu le voudra.

Je vous propose donc notre collègue et ami M. Lachèvre pour me remplacer.

M. LACHEVRE est désigné à l'unanimité.

MM. DENVERS et RAZAC sont désignés comme vice-présidents.

MM. JEZEQUEL et SYMPHOR sont désignés comme secrétaires.

M. Lachèvre remplace M. Abel-Durand au fauteuil de la présidence.

.../...

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, c'est avec émotion que je prends place à ce fauteuil si longtemps occupé par notre président M. ABEL DURAND qui restera à jamais le grand "pilote" de notre Commission.

Je vous adresse à tous mes bien vifs remerciements.

Je regrette que le Règlement ne nous permette pas de conférer au Président Abel-Durand le titre de Président d'Honneur de notre Commission, ce qui serait un témoignage de notre fidèle attachement mais je sais qu'il en sera toujours ainsi dans nos coeurs. (Applaudissements).

Avant de lever notre séance, nous devons procéder à quelques désignations.

M. CASTELLANI est nommé membre de la Sous-Commission de contrôle des entreprises nationalisées.

MM. CLAIREAUX et SYMPHOR sont nommés membres de la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement.

M. CORNAT est nommé membre de la Commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique.

La séance est levée à 17 heures.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du mardi 26 juillet 1955

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

La séance est ouverte à 11 H. 05

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

Présents : MM. BOUDINOT, Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, Yves ESTÈVE, Etienne GAY, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, Marc PAUZET, Mlle RAPUZZI, MM. RAZAC, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO,

Suppléants: MM. Hassen GOULED, ANDRE, GONDJOUT.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, DENVERS.

Absents : MM. CERNEAU, Léon DAVID, DULIN, HOUDET, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LEONETTI, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, SYMPHOR, TRELLU, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-*-*-

/...

Ordre du Jour

- Examen pour avis de la proposition de résolution (n° 337, année 1955) de M. Hassan Gouled, relative à la construction d'une cale de radoub à Djibouti.
- Questions diverses.

-*-

Compte-rendu

Cale de radoub à Djibouti.

M. RAZAC, rapporteur pour avis.- Mes chers collègues, il y a peu de choses à ajouter au rapport au fond déposé par notre ami M. Hassan Gouled. Il a fort clairement exposé les raisons qui militent en faveur de la construction d'une cale de radoub à Djibouti. Aussi bien, la Commissionde la France d'Outre-Mer en a-t-elle approuvé les conclusions à l'unanimité.

C'est le même vote que se doit d'émettre notre Commission, en tenant compte de l'intérêt présenté par ce projet d'aménagement d'un port d'Outre-Mer pour l'ensemble du trafic maritime de notre pays, ainsi que des ressources que pourra procurer son exploitation.

M. ANDRE.- Quel serait le coût de construction de la cale? Comment le problème de la main-d'oeuvre se pose-t-il à Djibouti ?

M. RAZAC.- M. Hassan Gouled a déjà répondu à la première question dans son rapport.

Quant à la seconde, il existe sur place une main-d'oeuvre d'origine métropolitaine et il serait relativement facile de former sur place une main-d'oeuvre autochtone.

/...

M. SCHIAFFINO.- Nous avons étudié un problème analogue à Alger dont la situation serait également favorable à l'exploitation d'une cale de radoub. Nous y avons renoncé provisoirement en raison du coût élevé de construction.

Il en existe bien à Toulon, mais elles ne sont pas pratiques pour l'usage des bateaux de commerce.

A Alger, on estime que la construction d'une cale coûterait de 3, à 3,5 milliards.

Un dock flottant coûterait moins d'un milliard, mais son exploitation serait plus onéreuse.

En ce qui concerne Djibouti, une autre question se pose: y trouvera-t-on tout ce qu'il faut pour faire tous les travaux quand le bateau sera sur cale ?

M. CORNAT.- Il faudrait aussi une installation de dégazage à Djibouti.

M. SCHIAFFINO.- En conclusion, il serait souhaitable que le Gouvernement nous donne tous les éléments du problème, qui nous manquent.

M. RAZAC.- Il existe déjà des installations à Djibouti. De toute façon, notre but actuel n'est que de demander au Gouvernement de mettre à l'étude le projet de construction.

M. SCHIAFFINO.- Pourquoi ne pas modifier le titre en conséquence ?

M. Hassan GOULED.- Toutes les études préliminaires ont été faites à Djibouti. Le F.I.D.E.S. a reçu un dossier. Si les crédits publics nous sont refusés, nous pourrions faire appel aux capitaux privés.

M. LE PRESIDENT.- Je pense, comme le suggère M. Schiaffino, qu'on pourrait modifier le titre en remplaçant "envisager" par "mettre à l'étude".

M. RAZAC.- Je le proposerai dans mon rapport.

M. CASTELLANI.- Je suis tout à fait favorable à la proposition de résolution de M. Hassan Gouled. D'autant plus qu'il faut songer à la concurrence du port d'Aden.

M. ROLLAND.- Y a-t-il au moins un embryon d'arsenal à Djibouti, qui pourrait servir de base de départ ?

/...

M. RAZAC.- Il y a un arsenal à Diego-Suarez, s'il y en avait un à Djibouti cela risquerait de faire double emploi.

M. LE PRESIDENT.- Que décide la Commission ?

La Commission décide de donner un avis favorable à la proposition de résolution, sous le bénéfice des observations retenues.

o°o

Questions diverses

M. LE PRESIDENT.- J'ai le plaisir d'informer la Commission que le système d'auto-alarme, auquel elle s'est vivement intéressée voici quelques mois, va être bientôt mis en vigueur, exactement à partir du 16 août 1955.

Nous ne pouvons que nous en réjouir. Les Anglais eux-mêmes se sont finalement ralliés au point de vue français.

M. SCHIAFFINO.- Je voudrais dire un mot sur la situation de la pêche sur les côtes algériennes. Elles sont assez peu poissonneuses et les abris pour les bateaux sont précaires. Néanmoins, la pêche a pu se développer favorablement, si bien que se pose un problème d'écoulement de sa production. Elle se heurte, en effet, à la concurrence étrangère, égyptienne notamment.

La population qui se livre à la pêche vit dans des conditions trop difficiles, il faut faire un effort en sa faveur.

Je pense que notre Commission devrait intervenir en soutenant une décision prise récemment dans ce sens par la Commission de l'Assemblée Nationale.

M. LE PRESIDENT.- La Commission ne peut qu'approuver M. Schiaffino pour agir conjointement avec nos collègues du Palais Bourbon.

Ce problème peut être lié avec celui de la pêche métropolitaine dont nous aurons à nous préoccuper dès la rentrée prochaine.

M. SCHIAFFINO.- Je suis prêt à mettre au point une synthèse de la situation de la pêche algérienne que je soumettrai à la Commission à la rentrée.

/...

M. LE PRESIDENT.- En attendant, le bureau de la Commission va se mettre en rapport avec la Commission de la Marine de l'Assemblée Nationale pour appuyer son action.

La séance est levée à 11 heures 35.

Le Président,

MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du vendredi 29 juillet 1955

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

La séance est ouverte à 11 heures 15

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

Présents : MM. CERNEAU, Etienne GAY, HOUDET, LACHEVRE, LE BOT, LEONETTI, Marc PAUZET, SCHIAFFINO, Joseph YVON.

Excusés : MM. ABEL DURAND, Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, DENVERS, RAZAC.

Suppléants: MM. LE BRETON, CORNU, SAUVETRE, Hassan GOULED.

Absents ; MM. BOUDINOT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, DULIN, Yves ESTEVE, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, PAUMELLE, Marcel PLAISANT, Mlle RAPUZZI, MM. REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, TRELLU, ZAFIMAHOVA.

-:-:-:-:-

.../...

ORDRE DU JOUR

I - Examen du projet de loi (n° 434, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, portant approbation d'un protocole d'accord et d'un avenant à la convention du 23 décembre 1948 conclus entre l'Etat et la Compagnie Générale Transatlantique. Nomination d'un rapporteur.

II - Discussion des rapports sur les projets de loi :

- (n° 279, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952 ;

- (n° 315, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, portant modification de la loi du 23 février 1941 concernant les taxes locales de péage.

III - Questions diverses.

-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

M. LACHEVRE, président.- Mes chers Collègues, je m'excuse de cette convocation rapide, mais nous devons nous prononcer avant les vacances sur deux textes pour lesquels nous avons déjà nommé nos rapporteurs.

1°- Projet de loi (n° 279, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile.
Un texte semblable concernant la compétence pénale a déjà été adopté par le Conseil de la République sans aucune discussion. Rapporteur de ce texte, je ferai un exposé rapide en séance publique.

Il en est ainsi décidé.

2°- Projet de loi (n° 315, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, portant modification de la loi du 23 février 1941 concernant les taxes locales de péage.

.../...

C'est notre vice-président, M. Denvers, qui est rapporteur de ce texte.

Il s'agit de modifier l'article 3 de la loi du 23 février 1941 concernant la perception des péages dans les ports maritimes. Mais il importe aussi que l'Administration puisse être autorisée à instituer des modalités de perception de la taxe afin de sauvegarder la cause des petits ports d'armement qui, en face de leurs charges, trop lourdes déjà, risqueraient de voir le montant de leurs taxes diminuer parce que le poisson pêché par leur flotille serait vendu en d'autres lieux. C'est pourquoi nous pensons qu'un paragraphe supplémentaire pourrait compléter l'article 3 de la loi précitée. Il serait ainsi rédigé :

"L'acte institutif des taxes dans un port de pêche peut disposer que les taxes restent dues mais seulement jusqu'à concurrence de 50 % au maximum de la part à la charge des armateurs et marins vendeurs de poisson, lorsque le navire immatriculé dans le port en question a débarqué son poisson dans un autre port."

Le rapport est adopté.

*

* *

Conventions avec la Compagnie Générale Transatlantique

M. Lachèvre est nommé rapporteur du projet de loi (n° 434, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, portant approbation d'un protocole d'accord et d'un avenant à la convention du 23 décembre 1948 conclus entre l'Etat et la Compagnie Générale Transatlantique.

M. LE PRESIDENT.- Le projet de loi dont nous sommes saisis comporte trois articles relatifs aux conventions entre l'Etat et deux compagnies de transports maritimes, la Compagnie Générale Transatlantique et les Messageries Maritimes.

Le premier de ces articles approuve l'avenant n° 3 à la convention du 23 décembre 1948 conclu le 27 janvier 1955 entre l'Etat et la Compagnie Générale Transatlantique pour la fixation du montant maximum de la contribution financière de l'Etat.

L'approbation de l'avenant du 27 janvier 1955 pose deux questions :

1°- le principe même de la révision de la contribution financière de l'Etat à la Compagnie Générale Transatlantique ;

2°- La fixation à 3 milliards 300 millions du montant maximum de cette contribution.

Mais le principe d'une révision a été précédemment admis par le Parlement.

Il n'y a donc pas, dans le principe, novation au contrat qui lie la Compagnie et l'Etat, mais application d'une disposition contractuelle, d'ores et déjà approuvée.

C'est en vertu de ce principe que l'avenant n° 3 a été discuté entre le Département de la marine marchande et la Compagnie Générale Transatlantique et signé à la date du 27 janvier 1955 entre les deux parties.

Quant à la fixation à 3.300 millions, pour les exercices 1953 à 1957, du maximum de la contribution financière de l'Etat, elle appelle les observations suivantes :

Le déficit du compte contractuel pour l'exercice 1953 ayant dépassé de plus du quart le montant maximum de la contribution de l'Etat, la Compagnie Générale Transatlantique demande la révision de ce montant, conformément à l'article 6 du deuxième avenant. La Compagnie proposait que le montant maximum de la subvention soit désormais fixé à 3 milliards 800 millions, mais, l'exercice 1954 ayant marqué un redressement sur l'exercice précédent, le Gouvernement réduisit de 500 millions les demandes initiales.

Je précise, en outre, que le versement de la subvention n'est pas automatique et que, ainsi, sur 4 milliards de maxima autorisés pour les exercices 1949 à 1952, la Compagnie Générale Transatlantique n'a reçu que 2 milliards 550 millions de subventions. Comme l'Etat percevait, de son côté, 448 millions, de dividendes, en sa qualité d'actionnaire, la charge réelle qui lui incombait était, en réalité, égale à la moitié du maximum autorisé.

Ainsi donc, l'avenant qui nous est soumis prévoit-il un nouveau maximum pour les exercices 1953 à 1957. Cette disposition répond à l'esprit même des conventions.

M. SCHIAFFINO.- Votre exposé confirme, mon cher Président, l'impérative nécessité d'obtenir d'urgence que les comptes de la Compagnie Générale Transatlantique soient présentés ligne par ligne. Je ne comprends pas que les comptes des lignes de l'Algérie soient mélangés avec ceux des lignes de New-York de même que ceux des lignes des Antilles et des lignes du Maroc. Il faudrait donc revoir le mécanisme des conventions. Il ne peut, quant à moi, être question de subventionner des lignes qui pourraient être exploitées par l'armement libre avec bénéfice ou, tout au moins, sans déficit.

M. LEONETTI.- La question est intéressante mais il faudrait la reprendre en dehors du projet que nous étudions aujourd'hui.

M. SCHIAFFINO.- Pour faire une juste comparaison entre les recettes et les dépenses, il faudrait avoir des précisions sur le tonnage de la flotte.

Si nous trouvions que le tonnage n'est pas augmenté, nous aurions un meilleur élément d'appréciation. Or, si le déficit croît en fonction directe de l'augmention du chiffre d'affaires, cela est très dangereux au point de vue économique et c'est un mauvais système. D'autre part, jusqu'à quand sommes-nous engagés à couvrir le déficit ?

M. LE PRESIDENT.- Jusqu'en 1957, mais cela ne veut pas dire que chaque année l'Etat versera les 3 milliards 300 millions prévus. Ce chiffre constitue seulement un plafond qui ne sera peut-être pas atteint. Cependant, je crois aussi que le corps du contrôle est un peu chargé.

Le projet de loi comporte encore deux articles sans grande incidence financière, qui visent les comptes bloqués des grandes compagnies.

Le Gouvernement demande la suppression du compte bloqué de la Compagnie Transatlantique, survivance de la convention de 1933 et qui se montait, en 1947, à 310 millions. En 1949, la Compagnie a obtenu l'autorisation d'affecter ces fonds au financement du "Gascogne" qui a été ultérieurement cédé à l'Etat. La Compagnie devait donc reverser au compte bloqué les amortissements pratiqués sur la valeur du navire et le produit net de la vente sur le bénéfice de laquelle l'Etat prélevait sa part. La complexité de ce dispositif suffirait à justifier sa suppression.

Le compte bloqué de la Compagnie des Messageries Maritimes a été institué par la convention de 1948 ; l'article 6 du projet de loi donne à la Compagnie le droit de débloquer les fonds, à condition que le programme, au financement duquel ils seront affectés, ait reçu l'approbation du Ministère de la Marine Marchande et du Ministère des Finances.

Voilà donc les termes du rapport que je défendrai, en votre nom, en séance publique.

Le rapport de M. Lachèvre est adopté.

La séance est levée à 12 heures 15.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Réunion commune avec la Commission des Finances

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

Présidence de M. Alex ROUBERT,

Président de la Commission des Finances

-:-:-:-:-

Séance du Jeudi 4 Août 1955

-:-:-

La séance est ouverte à 17 Heures 45

-:-

Présents : MM. BOUDINOT, CERNEAU, Henri CORNAT, DENVERS, DULIN, Yves ESTEVE, Etienne GAY, LACHEVRE, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, TRELLU.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Jules CASTELLANI.

Absents : MM. Léon DAVID, HOUDET, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, PLAISANT, Mlle RAPUZZI, MM. REPIQUET, SYMPHOR, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-*-

../..

ORDRE DU JOUR

Audition de M. le Ministre de la Marine Marchande sur le projet de loi (434, 3e session 1955) portant approbation d'un avenant avec la Compagnie Générale Transatlantique.

-*-

COMPTE RENDU

Voir compte rendu de la Commission des Finances.

La séance est levée à 18 Heures 45.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

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

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

Séance du vendredi 7 octobre 1955

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

La séance est ouverte à 9 heures 15

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

Présents : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, Jules CASTELLANI, CERNEAU, Vincent DELPUECH, DENVERS, DULIN, Etienne GAY, JEZEQUEL, HOUDET, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, Marc PAUZET, Mlle RAPUZZI, MM. RAZAC, de ROCCA SERRA, SYMPHOR, TRELLU, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Excusés : MM. Henri CORNAT, Yves ESTEVE, SCHIAFFINO.

Suppléants: MM. Paul ROBERT, SAUVETRE.

Absents : MM. Léon DAVID, PAUMELLE, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND

-*-*-

/...

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.

- I membre de la commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique (et éventuellement, 1 membre suppléant).

-*-*-

Compte-rendu

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je pense être l'interprête de la Commission en vous suggérant de ne rien changer à la composition de notre bureau.

La reconduction totale du bureau est votée à mains levées et à l'unanimité.

Présidence de M. LACHEVRE, Président

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je vous remercie vivement du témoignage de confiance dont vous venez de m'honorer et que je m'efforcerai de mériter, comme je m'y suis efforcé depuis ma première élection.

Il nous appartient maintenant de désigner ceux des membres de notre Commission qui doivent participer aux travaux de diverses commissions et sous-commissions.

Je ne vois aucune raison de modifier, à ce sujet, les décisions prises en juillet et je propose, en conséquence, de confirmer le mandat que nous avons accordé à M. Castellani

/...

pour siéger à la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées, à MM. Claireaux et Symphor, pour siéger à la Commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en oeuvre du 2ème plan de modernisation et d'équipement et de M. Cornat pour siéger à la Commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 9 heures 25.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 12 Octobre 1955

-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 Heures 5

-:-

Présents : MM. CERNEAU, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, SYMPHOR, TRELLU.

Excusés ; MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, Etienne GAY, Marc PAUZET.

Absents : MM. BOUDINOT, Jules CASTELLANI, Léon DAVID, DENVERS, DULIN, Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Mlle RAPUZZI, MM. RAZAC, REPIQUET, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-:-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 452, année 1955), portant ratification de la "Convention pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires", conclue à Oslo le 10 juin 1947.

II - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU

Jaugeage des navires.

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes saisis d'un projet de loi (n° 452, année 1955), portant ratification de la "Convention pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires".

Je propose à la Commission de désigner comme rapporteur M. Schiaffino, particulièrement qualifié, en tant qu'armateur, pour traiter la question.

La Commission désigne M. Schiaffino.

M. SCHIAFFINO.- Je peux immédiatement donner à la Commission les grandes lignes du rapport que je me propose d'établir en son nom.

Il est bien évident, pour tous ceux qui s'occupent des questions de trafic maritime, que la disparité des méthodes de jaugeage des navires cause une gêne très certaine.

Selon la nationalité du navire, en effet, sa jauge est exprimée en fonction de règles particulières donnant des chiffres qui ne correspondent pas à ceux que fourniraient les règles en usage dans un pays voisin.

../..

C'est ainsi qu'on a pu même voir deux bateaux identiques, construits dans deux pays différents, affectés de deux jauges sensiblement différentes !

Or, c'est d'après sa jauge qu'un bateau paie les différentes taxes des services maritimes qu'il emprunte : franchissement des canaux, pilotage, etc... On conçoit toutes les pertes de temps et les réclamations que peut provoquer un manque d'unité des méthodes de jaugeage.

C'est pourquoi on ne peut que se féliciter d'avoir vu une conférence internationale trancher ce problème et recommander à votre Commission de voter le projet de loi qui lui est soumis.

M. DELPUECH.- La convention s'applique-t-elle à Panama, au Libéria et autres nations dont la situation est souvent irrégulière du point de vue navigation marchande internationale ?

M. SCHIAFFINO.- Non.

M. DELPUECH.- Je pense alors qu'il faudrait en exprimer le regret et inviter le Gouvernement à s'efforcer d'y remédier.

M. SCHIAFFINO.- Il y a tout de même une garantie à cet égard, c'est l'obligation pour tout navire d'être assuré et les Compagnies d'assurances maritimes appliquent les règles de jaugeage international.

M. LE PRESIDENT.- Sous cette réserve, nous pouvons adopter le rapport de M. Schiaffino.

Il en est ainsi décidé.

-:-

Questions diverses.

Enquête dans les ports de pêche.-

M. LE PRESIDENT.- Au cours des semaines passées, la mission que vous avez désignée a visité plusieurs ports de pêche du littoral sud-breton : Douarnenez, Concarneau,

Lorient, Auray, La Turballe et Le Croisic. Elle est également allée jusqu'à l'Ile d'Yeu.

Des informations extrêmement précieuses ont été recueillies au cours de ce voyage, qui vous seront prochainement exposées dans un rapport complet.

Mais il nous est apparu nécessaire d'étendre le champ d'application de notre enquête à d'autres ports bretons, notamment à Saint-Malo, pour étudier les problèmes de la grande pêche, ainsi qu'à Dieppe, Fécamp et Boulogne, où ils se posent également.

Je pense donc qu'il est opportun que notre Commission demande au Conseil de la République les pouvoirs réglementaires pour le faire, ainsi que les crédits dont nous aurons besoin pour nos déplacements.

Il en est ainsi décidé.

Aide à la Construction navale.-

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais appeler l'attention de la Commission sur les dispositions de l'article 4 de la loi du 24 mai 1951, instituant l'aide à la construction navale, qui "met à la charge des chantiers un prélèvement, au profit du Trésor, de 50 %, de la fraction des bénéfices comprise entre 3 % et 6 % du montant du chiffre d'affaires et 75 % de la fraction excédant 6 % du même montant.

C'est une légitime compensation à l'aide fournie par l'Etat à ces chantiers et même une condition à l'octroi de cette aide.

Or, nous avons tous été frappés par la position prise récemment par un très important chantier de construction navale d'augmenter de 22 % les salaires de son personnel, en affirmant qu'il n'en résulterait aucune augmentation du prix de revient.

Il est permis de se demander, dans ces conditions, si l'article 4 a bien été appliqué.

../..

Je pense qu'il serait convenable de demander des explications à ce sujet au Ministre de la Marine Marchande.

M. DELPUECH.- Il faut faire attention de ne pas gêner d'autres chantiers, dont les affaires sont moins brillantes et qui ne peuvent accorder 22 % d'augmentation à leur personnel.

Il serait préférable peut-être d'agir officieusement plutôt qu'officiellement, auprès du Ministre.

M. LE PRESIDENT.- La répercussion serait la même. De toute façon, il faut tirer l'affaire au clair.

M. SCHIAFFINO.- Je partage le souci de M. Delpuech. L'aide à la construction navale a été provoquée par la disparité des prix de revient français et étrangers (145/100 pour les Anglais).

L'augmentation des salaires peut aggraver la situation, la main d'oeuvre compte pour 50 % environ dans le prix de revient de construction d'un bateau.

Si un chantier a pu absorber la hausse des salaires pour des raisons qui lui sont particulières, il n'en est pas de même pour les autres chantiers. Ceux-ci ont pris des commandes étrangères à prix fermes. Ils ne peuvent tenir s'ils augmentent de 22 % leurs salaires.

C'est pourquoi il faut agir prudemment en cette matière.

M. LE PRESIDENT.- On peut inviter le Ministre à venir devant la Commission.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 Heures 45.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

LL

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-

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

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

Séance du mercredi 30 novembre 1955

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

La séance est ouverte à 10 heures 10

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

Présents : MM. ABEL-DURAND, CERNEAU, JEZEQUEL, LE BOT, Jean-Louis ROLLAND, Joseph YVON.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, DENVERS, LACHEVRE, LAMARQUE, RAZAC, REPIQUET.

Suppléant : M. CLAIREAUX.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, DULIN, Yves ESTÈVE, Etienne GAY, HOUDET, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Marc PAUZET, Mlle RAPUZZI, MM. de ROCCA-SERRA, SCHIAFFINO, SYMPHOR, TRELLU, ZAFIMAHOVA.

-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 166, session 1955-1956), adopté par l'Assemblée Nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant la Marine Marchande.

II - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU

Codification des textes législatifs concernant la Marine Marchande

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, la codification dont il s'agit fait partie d'un ensemble de travaux en cours depuis plusieurs années.

Il consiste à rassembler les textes législatifs concernant telle ou telle matière, sans qu'il soit possible de les modifier en quoi que ce soit.

Une commission supérieure, à laquelle j'ai été amené à participer, prépare le travail et ses conclusions sont ensuite soumises au Parlement qui les entérine sous forme de décret pris en Conseil d'Etat.

Tel est l'objet du projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui et que je rapporterai volontiers si la Commission m'y autorise.

M. YVON.- Cette codification est attendue avec impatience par tous les praticiens qui s'intéressent à la marine marchande. Dans combien de temps sera-t-elle réalisée ?

M. LE PRESIDENT.- Cela ne saurait tarder, le dépôt du projet de loi prouve que les travaux préparatoires sont maintenant pratiquement achevés.

La Commission désigne M. Abel-Durand comme rapporteur.

M. LE PRESIDENT.- Mon rapport consistera simplement à rappeler l'historique de la codification et son intérêt pour conclure évidemment au vote du projet de loi.

La Commission approuve ces conclusions.

*

* *

Taxes locales des ports de commerce

M. LE PRESIDENT.- L'Assemblée Nationale nous renvoie en deuxième lecture le projet de loi (n° 201, session 1955-1956) concernant la perception de taxes locales de péage dans les ports maritimes de commerce.

M. Denvers a été notre rapporteur en première lecture et avait fait adopter par le Conseil de la République un amendement qu'a repoussé l'Assemblée Nationale. Dans ces conditions, je pense qu'il convient de le confirmer dans ses fonctions de rapporteur.

Il en est ainsi décidé.

*

* *

Saisie conservatoire des navires

M. LE PRESIDENT.- L'Assemblée Nationale vient de nous transmettre un projet de loi (n° 205, session 1955-1956), tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

Il convient de désigner un rapporteur.

La Commission désigne M. Yvon.

*

* *

Deuxième Plan de Modernisation

La Commission décide de se saisir pour avis du projet de loi (n° 331, année 1955) portant approbation du 2ème Plan de Modernisation et d'Equipement.

M. Lachèvre est désigné comme rapporteur pour avis.

La séance est levée à 10 heures 25.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. Roger LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 8 février 1956

-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 10

-:-

Présents : MM. CERNEAU, Henri CORNAT, Yves ESTEVE, Etienne GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, Mlle RAPUZZI, MM. REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, TRELLU.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, BOUDINOT, Vincent DELPUECH, LE DIGABEL, RAZAC, SCHIAFFINO, Joseph YVON.

Absents : MM. Jules CASTELLANI, Léon DAVID, HOUDET, Albert LAMARQUE, LEONETTI, PAUMELLE, Marc PAUZET, de ROCCA SERRA, ZAFIMAHOVA.

-:-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Yvon sur le projet de loi (n° 205, session 1955-56), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

II - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 201 session 1955-56), adopté avec modifications par l'Assemblée Nationale, dans sa deuxième lecture, portant modification de la loi du 23 février 1941, concernant la perception des taxes locales de péages dans les ports maritimes de commerce, en remplacement de M. Denvers.

III - Communication du Président sur les travaux de la sous-commission chargée de la visite des ports de pêche.

IV - Questions diverses.

-*-

COMPTE RENDU

Saisie conservatoire des navires de mer.

M. LE PRESIDENT.- En l'absence de M. Yvon, qui s'excuse de ne pouvoir assister à cette séance, je vous présente le rapport qu'il m'a laissé, tendant à donner un avis favorable au projet de loi qui nous est soumis.

Je pense qu'il n'y a aucune objection et que nous pouvons adopter le rapport.

Il en est ainsi décidé.

*

* *

../..

Taxes locales de péages dans les ports de commerce.

M. LE PRESIDENT.- Comme vous vous en souvenez sûrement, mes chers collègues, c'est notre ancien collègue, M. Denvers, qui était chargé de rapporter le projet de loi concernant la perception des taxes locales de péages dans les ports de commerce.

M. Denvers s'intéressait particulièrement à la question et avait fait adopter par le Conseil de la République un amendement en faveur de certains ports de pêche, où sont armés des bateaux qui vont débarquer ailleurs le produit de leur activité.

L'Assemblée Nationale n'a pas cru devoir retenir cet amendement et le texte nous revient ainsi pour une nouvelle lecture.

La première tâche de notre Commission est de pourvoir au remplacement de M. Denvers, en tant que rapporteur.

Qui est candidat ?

M. SYMPHOR.- Si personne d'autre ne s'intéresse à ce problème, je veux bien prendre le rapport.

M. LE PRESIDENT.- Vous seriez tout à fait qualifié pour arbitrer l'opposition entre divers ports métropolitains, au sujet des taxes de péages.

M. SYMPHOR est désigné comme nouveau rapporteur.

M. SYMPHOR.- Je vais prendre contact avec M. Denvers pour voir quels seraient les meilleurs moyens d'aboutir à une solution.

*

* *

Enquête dans les ports de pêche.

M. LE PRESIDENT.- Les évènements politiques qui se sont succédé depuis plus de deux mois nous ont empêchés de poursuivre les travaux de la Commission d'enquête sur l'activité des ports de pêche.

Nous pourrons les reprendre sous peu, par une visite à Fécamp et à Dieppe, où nous achèverons l'étude des problèmes particuliers à la Grande Pêche.

D'ores et déjà, la documentation que nous avons recueillie est très appréciable et va nous permettre la rédaction d'un rapport substantiel.

Nous devons envisager maintenant une suite de nos déplacements vers les ports du Sud-Atlantique et de la Méditerranée, au cours des prochains mois.

Une question matérielle se pose : celle des frais de mission, pour lesquels notre Commission se trouve mal partagée et nous devons faire une démarche dans ce sens auprès du Bureau du Conseil de la République, en fixant le montant des frais susceptibles d'être engagés pendant l'année en cours.

*

* *

Aide à la construction navale.

M. LE PRESIDENT.- Je vous rappelle que nous avions décidé, en novembre, de demander au Ministre de la Marine marchande de venir exposer devant notre Commission les modalités d'application de la loi d'aide à la construction navale.

Il me paraît opportun de renouveler l'invitation auprès de l'actuel Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

Il en est ainsi décidé.

*

* *

Commission d'enquête sur le paquebot "Flandre".

M. LE PRESIDENT.- Je dois vous informer de la convocation, pour cet après-midi, de la Commission d'enquête sur le paquebot "Flandre".

J'ai été chargé de la rédaction du rapport que je soumettrai à la Commission et je pense qu'il sera adopté, ce qui mettra fin à l'activité de celle-ci.

Le rapport est aussi objectif que possible. Il comporte des observations et des conclusions qui, je l'espère, éviteront le retour des incidents qui ont marqué la mise en service du "Flandre".

J'ajoute que ce paquebot assure maintenant son service dans les meilleures conditions et qu'il obtient le meilleur rendement commercial sur la ligne de New-York, non seulement des paquebots français, mais encore de leurs concurrents britanniques.

*

* *

Auto-alarme sur les bateaux de pêche.

M. LE PRESIDENT.- L'initiative que nous avions prise en faveur de l'installation d'un appareil d'auto-alarme radiophonique à bord des bateaux de pêche a donné d'excellents résultats.

Nous avons su intéresser les services de la Marine Marchande à cette innovation et, en septembre dernier, la Conférence internationale de Stockholm en a admis le principe et recommandé l'application généralisée.

*

* *

Désignation d'un nouveau Vice-Président.-

M. LE PRESIDENT.- Le départ de M. Denvers, élu député, laisse vacant un poste de vice-président à notre bureau.

Son remplacement ne figure pas à l'ordre du jour de la présente séance. Mais, si vous êtes tous d'accord, je crois que nous pourrions désigner M. Symphor, qui appartient au Groupe socialiste comme M. Denvers et qui, très assidu à nos travaux, a notre estime et notre confiance.

M. SYMPHOR est désigné, par acclamations, comme Vice-Président de la Commission.

M. LE PRESIDENT.- M. Symphor était, jusqu'à ce moment, secrétaire du bureau, il convient donc de lui désigner un successeur à ce poste.

J'ai pensé qu'il serait tout indiqué de choisir un de nos collègues représentant les populations méditerranéennes et, si possible, appartenant à un groupe politique non encore représenté à notre bureau.

M. Vincent Delpuech répond à cette double condition ; aussi, je me permets de présenter sa candidature.

M. Vincent DELPUECH est élu, à l'unanimité, secrétaire de la Commission.

La séance est levée à 10 Heures 55.

Le Président,

/

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE
LL

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-

Présidence de M. LACHEVRE, Président

-:-

Séance du mercredi 29 février 1956

-:-

La séance est ouverte à 10 heures 10

-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, LONGUET, Marc PAUZET, REPIQUET, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, TRELLU.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, CORNAT, RAZAC.

Suppléant : M. GOURA.

Absents : MM. BERTRAND, BOUDINOT, CERNEAU, Léon DAVID, Etienne GAY, Albert LAMARQUE, LEONETTI, M'BODJE, PAUMELLE, SCHIAFFINO, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Symphor sur le projet de loi (n° 201, session 1955-1956), adopté avec modifications par l'Assemblée Nationale, portant modification de la loi du 23 février 1941 concernant la perception de taxes locales de péages dans les ports maritimes de commerce.

II - Discussion du rapport pour avis de M. Lachèvre sur le projet de loi (n° 331, année 1955), adopté par l'Assemblée Nationale, portant approbation du 2è Plan de Modernisation et d'Equipement.

III - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU

Péages-ports de commerce

M. SYMPHOR.- Mes chers Collègues, pour aboutir au vote définitif du texte qui nous est soumis, j'ai pris contact avec M. Denvers, notre ancien collègue, précédemment rapporteur.

Il s'agit de concilier le point de vue des responsables du bon entretien des ports et celui des pêcheurs qui sont désireux d'obtenir des exemptions, soit sur certaines espèces de poissons, soit sur certaines quantités de poissons suivant l'usage auquel ils sont destinés.

Sur cet aspect de la question, pas de difficultés : le texte permet les exemptions.

Mais il reste à se mettre d'accord sur la définition de ce que ce texte entend par "produits de la mer". A l'Assemblée Nationale, M. Gaborit a contesté que les huitres, notamment, en faisaient partie, du fait qu'elles sont considérées comme "produits agricoles" pour le paiement de certaines taxes fiscales.

Finalement, le texte voté par l'Assemblée Nationale inclut les huitres parmi les produits de la mer passibles des taxes de péage.

Mais elle a repoussé un amendement voté en première lecture par le Conseil de la République qui précisait que les taxes seraient perçues, quel que soit le mode de mise à terre. Cela visait exclusivement les huitres et les moules recueillies à marée basse et amenées à la terre ferme avec des charrettes.

Par ce biais, on évitait donc, en grande partie, de faire payer les taxes de péage par les mollusques.

M. LE PRESIDENT.- Notre amendement est important parce qu'il accroît les ressources de divers ports; il conviendrait donc de le maintenir.

M. SYMPHOR.- D'après les renseignements que j'ai pu obtenir de nos collègues de l'Assemblée Nationale, il n'a aucune chance d'être retenu. On lui reproche de brimer les pêcheurs d'huitres amateurs, opérant sur les bancs naturels.

M. LE PRESIDENT.- On pourrait préciser que les pêcheurs amateurs seraient exclus.

M. SYMPHOR.- Je l'indiquerai et maintiendrai l'amendement sous cette réserve.

Un autre amendement, plus important, voté par le Conseil de la République, a été repoussé par l'Assemblée Nationale. C'est celui qui tendait à faire payer une taxe supplémentaire aux pêcheurs débarquant leurs produits ailleurs que dans leur port d'armement.

L'argument invoqué était l'injustice dont seraient victimes ces pêcheurs obligés de payer une surtaxe, ce qui est indéniable. Pour trouver une transaction acceptable, on pourrait revenir aux dispositions de la loi du 16 juillet 1921 reprises par une autre loi de 1927, qui prévoyaient une répartition de la taxe entre les deux ports. On ne s'explique d'ailleurs pas pourquoi ce texte n'a jamais été appliqué.

M. LE PRESIDENT.- C'est, sans doute, pour des raisons pratiques. De toute façon, nous devons maintenir notre amendement. Avec un peu de bonne volonté, on doit trouver une solution pour appliquer le principe.

M. SYMPHOR.- Je vais poursuivre l'étude de la question et nous reprendrons la discussion du rapport à une prochaine séance.

Il en est ainsi décidé.

*
* *

../...

Plan de Modernisation et d'Equipement

M. LE PRESIDENT.- Notre Commission a décidé de se saisir pour avis du projet de loi portant approbation du 2è Plan.

Il intéresse la Marine Marchande, d'abord, en ce qui concerne la construction navale. Un décret-loi du 20 mai 1955 a fixé les crédits d'aide pour les quatre années 1955, 1956, 1957 et 1958.

Satisfaction est donc donnée aux constructeurs, assurés d'avoir des crédits pour prévoir leur activité assez longtemps à l'avance.

De leur côté, les armateurs sont d'accord, en faisant toutefois remarquer que la priorité doit être reconnue aux armateurs français sur les armateurs étrangers.

Ils demandent, en outre, et pour les mêmes raisons invoquées en faveur des constructeurs, que soient données pour quatre ans les facilités de crédits qui leur sont données actuellement chaque année.

On pourrait aussi rappeler, à l'occasion de la discussion du Plan, la nécessité de voter rapidement une loi d'aide à l'armement, analogue à celle de 1932.

Enfin, dans le même ordre d'idées, nous devrons faire une allusion à la construction du nouveau paquebot destiné à l'Atlantique Nord. Elle ne peut, en effet, être financée en amputant les crédits prévus pour l'ensemble de la construction navale. Il ne resterait même plus rien pour les autres!

M. ABEL-DURAND.- Il faut prévoir des dispositions financières spéciales.

M. LE PRESIDENT.- Je l'indiquerai dans mon rapport.

Un autre problème doit retenir notre attention, c'est celui des pêches maritimes. La production est satisfaisante : en 1955, 10.000 tonnes de plus qu'en 1954, malgré un déficit de 15.000 tonnes pour la sardine.

La flotte de pêche est reconstituée et plus efficace.

M. ABEL-DURAND.- Elle n'est pas suffisamment adaptée dans certains ports.

../...

M. SYMPHOR.- Il existe des problèmes particuliers pour les départements d'outre-mer.

M. CLAIREAUX.- On peut aussi s'inquiéter sur la construction envisagée de quatre nouveaux navires des grandes pêches, alors qu'il y a surproduction de morue.

M. TRELLU.- Le changement de méthodes de pêche va amener des difficultés parmi les populations maritimes.

M. LE PRESIDENT.- Toutes ces observations seront consignées dans le rapport.

M. ABEL-DURAND.- Que sont devenus les projets de construction de plusieurs bateaux de pêche modernes ? L'un d'eux, destiné aux Antilles, serait sur cale depuis trois ans !

M. CLAIREAUX.- Il est également prévu de construire deux grands bateaux usines, coûtant 1 milliard. Est-ce opportun, alors que l'expérience n'a pas encore permis de se faire une opinion sur cette nouvelle méthode ?

Ce qui manque pour en assurer la réussite, c'est aussi l'existence d'une "chaîne du froid" à travers le pays.

D'autre part, le poisson congelé est "libéré". Nos prix de revient étant supérieurs aux prix étrangers, la concurrence sera désastreuse.

M. LE PRESIDENT.- Enfin, nous devons encore soulever, après notre collègue M. Jézéquel, le problème du petit cabotage français, tombé à peu près à zéro, ce qui nous coûte 4.500.000 dollars chaque année.

Un régime d'aide a été institué; il a permis un démarrage et doit être développé pour obtenir des résultats positifs, intéressants aussi bien pour l'économie nationale que pour l'économie régionale, bretonne en particulier.

M. de ROCCA-SERRA.- Sénateur de la Corse, je me dois d'appeler l'attention de la Commission sur l'insuffisance des bateaux affectés aux liaisons entre l'île et le continent. Presque tous sont trop âgés. Il faudrait, notamment, un nouveau paquebot, promis depuis longtemps.

Les tarifs de fret sont également à revoir. Ils sont fixés par la Compagnie Générale Transatlantique, sans tenir compte des besoins des usagers.

M. GOURA.- Il faudrait faire un effort en faveur des pêcheries sur les côtes d'A.E.F., dont l'activité est très importante et pourrait le devenir davantage.

M. LE BOT.- Rien n'a été fait pour la flotille goëmonnière.

M. LE PRESIDENT.- Il faudra, en effet, le mentionner dans le rapport.

M. JEZEQUEL.- La question est liée à celle de la production des alginates, en plein essor dans les Côtes-du-Nord. Malheureusement, l'usine ne peut produire que 15% des quantités qui lui sont demandées, surtout par l'étranger.

M. LE PRESIDENT.- J'inclurai très volontiers dans mon rapport un chapitre concernant cette question. Il vous suffira de m'en donner les éléments.

M. REPIQUET.- Le département de la Réunion souhaite l'utilisation, pour prospecter ses fonds de pêches, d'un bateau de l'Institut Scientifique et Technique des Pêches maritimes, actuellement en service à Madagascar, mais il faudrait des crédits.

M. LE PRESIDENT.- Le mieux, pour vous, serait de déposer, à cet effet, une proposition de résolution.

M. LE DIGABEL.- En dehors de la discussion du Plan, nous devons nous préoccuper des conséquences désastreuses du froid récent sur les entreprises ostréicoles du Morbihan où de grandes quantités de naissains ont été détruites.

D'autre part, il faudrait veiller à la limitation des concessions ostréicoles ou mytilicoles aux abords des petits ports de pêche, où elles gênent les mouvements des bateaux.

M. LE PRESIDENT.- Nous le signalerons au Ministre lors de la visite qu'il nous fera prochainement, en principe dans une semaine.

La séance est levée à 11 heures 30.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. Roger LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 7 Mars 1956

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 Heures

-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, CERNEAU, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, PAUMELLE, Marc PAUZET, REPIQUET, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, Yves ESTEVE, RAZAC.

Suppléants: MM. Hassen GOULED, FLORISSON, CLAIREAUX, SAUVETRE, LEBRETON.

Absents : MM. BERTAUD, BOUDINOT, DAVID, Etienne GAY, HOUDET, LEONETTI, LONGUET, M'BODJE, SCHIAFFINO, TRELLU.

-:-

../..

ORDRE DU JOUR

- Audition de M. Roger DUVEAU, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

- Questions diverses.

-*-

COMPTE RENDU

Voir compte rendu sténographique ci-joint.

../..

M. LE PRESIDENT.- La séance est ouverte.

C'est la première fois, Monsieur le Ministre, que vous venez devant cette commission. Permettez-moi de vous souhaiter, au nom de tous mes collègues, une cordiale bienvenue. Nous sommes d'autant plus sensibles à votre présence qu'elle va nous permettre d'évoquer un certain nombre de questions qui sont en suspens, ici, depuis plusieurs mois. Vous n'en êtes pas responsable. Votre prédécesseur avait été invité à venir parmi nous. Les circonstances politiques que nous connaissons ne le lui ont pas permis.

Si vous le voulez bien, nous pourrions commencer immédiatement à travailler. En tête des questions à l'ordre du jour de notre séance figure la plus ancienne, c'est-à-dire celle qui concerne l'application des dispositions de l'article 4 de la loi du 24 Mai 1951 relative à la construction navale. Avant d'ouvrir la discussion, je voudrais vous relire les dispositions de cet article 4. Il est ainsi conçu :"A la fin de chaque période retenue pour l'établissement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques en ce qui concerne les bénéfices industriels et commerçiaux, ou de l'impôt sur les sociétés, il est procédé, dans les conditions indiquées à l'article 5 ci-après, à une estimation forfaitaire des bénéfices nets réalisés par chaque chantier naval sur l'ensemble des opérations bénéficiant des allocations forfaitaires prévues à l'article 1er ci-dessus. Lorsque ces bénéfices dépassent 3 p. 100 du chiffre d'affaires provenant des dites opérations, il fait l'objet d'un prélèvement calculé d'après le barême ci-après : 50 p. 100 de la fraction du bénéfice comprise entre 3 p. 100 et 6 p. 100 du montant du chiffre d'affaires; 75 p. 100 de la fraction du bénéfice excédant 6 p. 100 du montant de ce même chiffre d'affaires. Les entreprises dont le chiffre d'affaires n'a pas dépassé, au cours de la période visée au premier alinéa du présent article et des deux périodes précédentes, et pour l'ensemble des opérations effectuées tant avec l'aide financière de l'Etat que sans cette aide, un montant global fixé par décret pris en Conseil d'Etat, ne sont pas assujetties aux dispositions du présent article."

Nous voudrions donc savoir, Monsieur le Ministre, ce qu'a donné, dans son application, cet article 4 de la loi d'aide à la construction navale.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Monsieur le Président, vous me permettrez d'abord de vous remercier des paroles de bienvenue que vous avez prononcées, en votre nom et au nom de vos Collègues, paroles qui m'ont profondément touché. Nouveau venu au Département de la Marine Marchande, je suis bien entendu à l'entière disposition des commissions parlementaires intéressées et spécialement de la commission sénatoriale. J'ai d'ailleurs immédiatement répondu, vous le voyez, à votre aimable invitation

Avant de répondre à la première question posée, je voudrais vous faire le point de la situation de la Marine Marchande telle que je l'ai trouvée à mon arrivée. Sur le plan du rendement, du tonnage, du trafic, la situation est bonne. Avant la guerre, la Flotte en service comptait 2.700.000 tonneaux. Aujourd'hui, elle atteint 3.500.000 tonneaux et l'on peut dire que la moitié du trafic français s'effectue sous pavillon national. Le rendement moyen des chantiers navals était à l'époque de 200.000 tonneaux par an en moyenne, d'après les chiffres fournis par l'excellent rapport de M. le Président Abel Durand. Ce rendement a atteint, en 1955, 350.000 tonneaux, c'est-à-dire que les chantiers ont battu leur record. Les commandes en cours s'élèvent à 1.500.000 tonneaux.

Par contre, la situation financière est mauvaise. Pourquoi ? Nous avons obtenu, par décret du 31 décembre 1955, c'est-à-dire à une époque où le Parlement vaquait, des crédits de paiement pour opérations anciennes se montant à 23.800 millions. Ce chiffre est en retrait de 5 milliards environ sur l'an dernier. Nous aurions ainsi besoin d'un crédit supplémentaire de 5.700 millions pour rester dans le cadre des chiffres fixés pour 1955. Il faut noter que ces 5.700 millions de crédits de paiement qui nous sont indispensables, sont déjà amputés d'un milliard du fait que M. le Président du Conseil, en accord avec le Ministre des Affaires économiques, m'a demandé de prévoir une réduction de 4 p. 100 sur l'ensemble des dépenses de mon Département. J'ai accepté, pour les raisons que vous savez, car il est certain que nous devons arriver à réduire le déficit.

En ce qui concerne les crédits d'engagements, ils sont manifestement insuffisants si l'on tient compte de ce que les chantiers, compte tenu de l'aide à la construction résultant de la loi, ont passé des commandes qui ne pourront pas être confirmées si les Finances ne nous accordent pas des crédits d'engagements que nous avons fixés, pour les trois années à venir, c'est-à-dire pour 1956, 1957 et 1958, à 8 milliards par an.

La situation financière est donc inquiétante. En effet, si on réduit les crédits de paiement, un certain nombre d'opérations ne pourront pas être réalisées. En outre, si les chantiers sont obligés de faire un choix parmi les commandes reçues, il est évident que le terme de "tranche optionnelle" prendra tout son sens. Voilà la situation. J'ai tenu à vous l'indiquer, non pas que je sois pessimiste, mais parce qu'il y aura des positions parlementaires à prendre et que je me devais de vous mettre pleinement au courant.

J'arrive maintenant à la question posée par M. le Président, à savoir l'application de l'article 4 de la loi d'aide. Le principe est simple. L'Etat participe aux bénéfices nets réalisés par les chantiers de constructions navales lorsque les bénéfices dépassent 3 p. 100 du chiffre d'affaires. Voici quels ont été les résultats obtenus dans le cadre de cet article 4. Ils ont été jusqu'ici peu importants et je dirai pourquoi. En 1952, les prélèvements effectués ont été égaux à zéro. En 1953, ils se sont élevés à 2.500.000 francs; en 1954, à 75. 400.000 Francs. Pour 1955, les déclarations des chantiers ne sont pas encore parvenues, mais les prévisions sont de l'ordre de 300 à 400.millions. Autrement dit, si les prévisions pour 1955 se réalisent, on aura prélevé, au titre des super-bénéfices, une somme d'environ un demi milliard, alors que l'aide pour la construction navale, pendant les quatre années suivant le moment où la loi a été votée, a fait l'objet de crédits de paiements s'élevant à 18 milliards. Ces deux chiffres doivent retenir votre attention : 500 millions de prélèvements au titre des super-bénéfices, 18 milliards d'aide à la construction.

M. LE PRESIDENT.- Pourriez-vous nous donner, Monsieur le Ministre, le chiffre des facturations ? Vous indiquez 18 milliards de crédits d'aide. Cela correspond à quel volume de constructions ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Ce volume est environ quatre fois plus élevé. Cela doit donc faire à peu près 75 milliards.

Pourquoi ces résultats sont-ils indiscutablement réduits ? Tout d'abord parce que la loi d'aide n'a produit ses effets que progressivement à partir de 1951. Les crédits ont, en effet, été votés en 1951, ils ont été distribués dans le courant de la même année et ils n'ont commencé à être utilisés qu'en 1952.

M. LE PRESIDENT.- Il semble que la loi d'aide n'ait commencé à jouer que pour le volume de construction dépassant la reconstitution de la Flotte opérée au titre des dommages de guerre.

M.POIRIER, Directeur du Matériel naval.- Il n'y a pas eu de crédits en 1951. Les premiers ont été donnés en 1952.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- D'autre part, la détermination des bénéfices n'a pu être faite qu'en 1953/ 1954. Il a fallu, en effet, prendre en considération la moyenne des trois derniers exercices. En outre, les déclarations des bénéfices au titre de la loi d'aide ne sont faites qu'après livraison des bateaux et perception du titre de garantie. C'est pourquoi nous arrivons seulement à pouvoir déterminer exactement les bénéfices.

A la vérité, il résulte des rapports d'enquêtes effectuées, que les super-bénéfices ont été rares. Il y en a eu en ce qui concerne les gros chantiers, mais les moyens et petits chantiers ont tout juste réussi à joindre les deux bouts, si même ils n' ont pas été en pertes.

Quoiqu'il en soit, les vérifications et les contrôles continuent pour une application vigilante et ferme de la loi. Ce contrôle et cette vérification ne sont du reste pas tellement faciles. Les comptabilités des chantiers ne sont pas encore normalisées. C'est une oeuvre de longue haleine et qui entraîne, pour les entreprises, une surcharge de frais généraux. C'est pourquoi les vérifications sont difficiles. D'autre part, les vérificateurs de la Marine marchande ne sont pas précisément des comptables éprouvés. Tous ces faits concourent à rendre longues et délicates les vérifications.

Grâce à la normalisation de la comptabilité, qui est en marche puisque les textes ont été promulgués récemment, grâce aussi à l'aide des Finances qui nous délégueront des contrôleurs qualifiés, nous espérons pouvoir procéder aux vérifications nécessaires et vous donner, d'ici quelques temps, des chiffres plus intéressants que ceux que j'ai pu soumettre aujourd'hui à votre appréciation.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Abel Durand.

M. ABEL DURAND.- Monsieur le Ministre, je voudrais manifester la surprise que j'ai éprouvée lorsqu'au mois de juillet dernier, le plus important de nos chantiers navals a pû accorder une augmentation de 25 p. 100 des salaires, sans que, d'après les déclarations faites alors, cela le mette dans l'impossibilité de continuer ses travaux. La simple logique conduit à penser qu'il y a eu, dans la période précédente, des super-bénéfices, sinon je vois mal qu'il soit possible, dans la situation actuelle, d'augmenter dans une telle proportion des charges d' une industrie. Je regrette de faire cette déclaration qui concerne mon département, mais j'ai été très sensibleà ce fait qui semblerait indiquer que l'industrie de la construction navale n'était pas dans une situation tellement difficile puisqu'elle a pu supporter de tels relèvements de salaires. J'ajoute qu'il en est résulté un état d'esprit dans le personnel ouvrier, qui persiste à croire qu'il est possible d'obtenir des augmentations de salaires parce que c'est l'Etat qui paye. Je ne sais pas si les intérêts de l'Etat ont été défendus comme il le fallait en la circonstance, en tout cas, la faute ne m'en revient pas.

M. LE PRESIDENT.- Cela a été, en effet, à l'origine de notre question. Nous avons tous été surpris, à cette commission,

en apprenant la déclaration faite par le Président de ce grand chantier, au lendemain d'une augmentation considérable de salaires - et nous savons tous que la part salariale représente un tiers du prix de la construction d'un navire - selon laquelle une augmentation aussi massive des salaires n'entrainerait pas de majoration des prix de la construction navale. C'est ce qui a été déclaré à l'époque et nous allons voir qu'il n'en est malheureusement pas ainsi. Je sais qu'une enquête a été faite à la diligence du Ministère des Finances. Un rapport très complet a été établi par M. l'Inspecteur général Auboineau. Serait-il possible d'avoir communication du rapport qui a été établi ?

M. ABEL-DURAND.- Je me permets une remarque sur ce que nous venons d'entendre. Il est un point que nous devons, je crois, retenir, c'est qu'il est très difficile de vérifier une telle comptabilité.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais faire également une observation avant que M. le Ministre ne me répondre. Il résulte de cette discussion que notre intervention de l'automne dernier n'était peut-être pas inutile puisque, d'après les prévisions faites pour 1955, il semblerait que les ristournes à l'Etat, au titre de l'article 4, atteindront 400 millions alors qu'elles avaient été de 75 millions l'année dernière. Si nous y sommes pour quelque chose, nous ne pouvons que nous en féliciter, car cet argent retournera à la construction navale.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- En ce qui concerne cette enquête, elle a été effectivement faite à la diligence des Finances et elle a donné lieu au rapport de M. Auboineau, rapport très complet qui comporte 200 pages.

M. POIRIER.- J'indique que le taux de l'aide a été fixé à un niveau provisoire en 1951. Il a été baissé pour donner le barême de 1952 sur lequel nous vivons. Il a été d'abord de 100, puis de 85, puis de 80 et il est maintenant de 75, en raison du rapprochement avec les prix de revient étrangers, mais la loi d'aide n'est pas responsable des bénéfices qu'avaient pu faire les chantiers ni des augmentations massives de salaires qui ont pu être données l'an dernier.

M. ABEL-DURAND.- Les bénéfices ont été acquis grâce aux commandes données et payées par l'Etat. De toute façon, c'est le contribuable français qui a payé. Ce n'est pas la loi d'aide, mais peu importe !

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- M. l'Inspecteur Auboineau n'est pas suspect de partialité en faveur de l'aide à la construction navale, car il indique bien, dans son rapport, que cette aide est économiquement malsaine et qu'elle ne se justifie que par une situation de fait dans laquelle les entreprises ont une part de responsabilité.

La question des fermetures et le fait de savoir si on aurait pu opérer certaines reconversions c'est un autre problème. M. L'Inspecteur Auboineau a tenu à rester dans les limites de l'objectivité.

M. ABEL-DURAND.- J'ai dit, et je pourrai le répéter devant M. Fould, que sa responsabilité était grande en la matière.

M. DELPUECH.- Permettez-moi une question, monsieur le Ministre. Que deviennent les ristournes? Retombent-elles dans la masse?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Oui, elles reviennent à la masse.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie, monsieur le Ministre de vos explications sur cette question. Pourriez-vous nous communiquer ce rapport?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Je n'en possède qu'un exemplaire, mais je pourrai vous faire tenir les 15 pages de conclusions. Je suis d'ailleurs à votre disposition pour vous donner toutes indications sur d'autres points déterminés.

M. LE PRESIDENT.- Nous vous en remercions à l'avance. Nous allons maintenant aborder la seconde question, c'est-à-dire celle concernant la paquebot de l'Atlantique-Nord.

Sur le plan de cette Assemblée, nous en sommes, Monsieur le Ministre, à la discussion d'un rapport présenté par la commission de la Marine Marchande et qui a reçu, vous le savez, l'approbation quasi unanime de cette Assemblée.

Sur le principe de la construction, tout le monde est d'accord depuis longtemps. Je me permets de rappeler que cela dure depuis 1950. A cette époque, c'était M. Chastellain qui était ministre; puis, ce fut M. Gaston Defferre; en 1952, ce fut M. André Morice, en 1953, M. Ramarony; en 1954 M. Chaban-Delmas; en 1955, M. Antier. Tous se sont préoccupés de ce problème et tous nous ont assuré que ce paquebot serait construit.

Je me réjouis de constater que vous ajoutez votre nom à ceux de vos prédécesseurs qui ont annoncé la construction de ce paquebot, mais nous sommes ici assez avertis du problème pour avoir éprouvé le besoin d'exposer devant vous nos inquiétudes. Nous avons, en effet, l'impression très nette que nous sommes dans une impasse. C'est pourquoi il faut que nous nous attaquions tous ensemble au problème pour obtenir une décision définitive.

Je voudrais rappeler que, lors de l'examen du rapport, nous avions exposé, en ce qui concerne les modalités de financement du paquebot, le problème de la façon suivante :

"Nous savons qu'il est hors de question que l'on puisse demander à la Compagnie Générale Transatlantique d'en supporter la charge. L'importance de l'investissement à engager excède en effet de manière trop considérable les possibilités d'une société qui doit, par ailleurs, conserver un fonds de roulement en rapport avec le volume et la nature de son activité, et prévoir en même temps dès maintenant le renouvellement normal des unités vieillies de sa flotte.

"Il appartient donc à l'Etat de prendre en charge la réalisation de ce paquebot. Cette prise en charge peut, à notre sens, revêtir deux formes différentes :

- ou bien, l'Etat assure le financement de ce navire par des versements échelonnés sur toute la durée normale d'existence du paquebot. On en revient alors à un système du même ordre que celui adopté lors de la construction de "Normandie". Dans ce cas, la Compagnie Générale Transatlantique passe elle-même commande du navire et en finance la construction au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'Etat. Elle porte, d'autre part, en dépenses, dans un compte spécial d'exploitation de ses lignes contractuelles où figurent déjà les résultats, positifs ou négatifs, de l'exploitation commerciale du navire, les charges financières - amortissements, intérêts et impôts - de ces emprunts. L'Etat s'engage enfin à couvrir la Compagnie Générale Transatlantique du montant du solde débiteur de ce compte, dans des conditions de périodicité garantissant cette Société contre l'éventualité d'avoir à faire l'avance de trésorerie nécessaire au règlement des échéances des emprunts;

- ou bien, l'Etat passe lui-même commande du navire aux chantiers constructeurs, en assure directement le financement sur des crédits budgétaires et en confie la gérance à la Compagnie Générale Transatlantique. On en revient, dans ce cas, à une formule consacrée dans le passé par plusieurs exemples,

tels celui du "Pasteur", des "Gouverneurs Généraux" et de "Ville d'Oran". C'est cette formule qui avait été préconisée par le Conseil Economique en juillet dernier, et il semble que le Parlement ait implicitement manifesté son intention de s'y rallier également en votant, dans le budget de 1955, les premiers crédits d'engagements et de payement affectés à la construction du paquebot.

"Nous estimons, pour notre part, n'avoir pas à prendre parti pour l'une ou l'autre de ces formules. Nous considérons qu'il appartient au Gouvernement d'en peser les avantages et les inconvénients respectifs, et de prendre, s'il y a lieu, les dispositions nécessaires en accord avec la Compagnie Générale Transatlantique."

Sur le plan de notre Assemblée, nous en sommes donc exactement à ce rapport. Que s'est-il passé depuis ? Il semble que la Marine Marchande, en accord avec la Compagnie Générale Transatlantique, se soit orientée vers la première solution, c'est-à-dire celle du financement, par la Compagnie Générale Transatlantique, de la part qui incombe normalement à tous les armateurs dans la construction d'un paquebot. La première question que je voudrais vous poser, Monsieur le Ministre, est celle-ci: pourriez-vous nous dire dans quelles conditions et par qui cette décision a été prise?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Les inquiétudes manifestées par votre commission sont également les miennes. Ce dossier est peut-être le premier quej'ai eu en main lors de mon arrivée Place de Fontenoy.

La Compagnie Générale Transatlantique, aux termes de la loi, indépendamment des positions qui ont pu être prises par le Parlement, est tenue de pourvoir au remplacement des navires hors d'âge. C'est ce qu'indique l'article 8 du Cahier des Charges annexé à la convention qui lie l'Etat à la Compagnie Générale Transatlantique. C'est précisément dans le cadre de ce Cahier des Charges que la Transatlantique, après une période de flottement pendant laquelle elle a pesé les avantages et les inconvénients des différentes solutions possibles, a accepté de faire elle-même, avec l'aide de l'Etat bien entendu, le financement de la nouvelle unité.

Cette unité, c'est un gros paquebot. Là encore, il y a eu des discussions que vous connaissez, au cours desquelles on a parlé d'un paquebot de moindre tonnage ou même de deux sistere ships. A mon avis, une des raisons de l'impasse où nous nous trouvons, c'est précisément que nous avons adopté un type de navire (~~55xxxxxxx~~ 2.000 passagers, 55.000 tonnes, 31 noeuds) que seuls les chantiers de Penhoët peuvent construire.

Le prix, je le souligne, après avoir été fixé aux environs de 26 milliards, est passé récemment, après l'établissement d'un devis quasi définitif transmis par les chantiers à la compagnie, à 31 milliards et quelques centaines de millions de francs.

Quelle est la position de la Compagnie Générale Transatlantique ? Après avoir déclaré :"Je vais financer la construstion du paquebot et je vais exécuter mes obligations découlant du Cahier des Charges", la Compagnie a pris la position suivante "Je suis un armateur comme les autres et j'entends payer le juste prix international". La Compagnie a fixé ce prix à 17.500 millions, y compris 500 millions de décorations, c'est-àèdire 17 milliards pour le navire lui-même. Les services ont discuté avec la Transatlantique le bien-fondé de ce juste prix international. La Compagnie Générale Transatlantique est dirigée par un homme que vous connaissez bien, M. Jean Marie, qui est très avisé et extrêmement consciencieux. Il déclare :"Je suis armateur. J'estime que 17 milliards, c'est le juste prix. Quel sera l'effort de l'Etat pour permettre la construction du navire ?".

Or, la loi d'aide à la construction navale permet la prise en charge par l'Etat d'un pourcentage qui peut être modifié. Ce pourcentage n'est pas fixé par la loi, mais, jusqu'ici, il a été de 28 p. 100. Mes prédécesseurs ont estimé qu'il ne fallait pas dépasser ce chiffre et qu'on devait rester dans le cadre des précédents, sauf, bien entendu, décision contraire du Parlement et du Ministère des Finances.

Nous sommes donc en présence de la situation suivante : un prix demandé de 32 milliards environ; un prix offert, le juste prix international, soit 17.500 millions; l'aide de l'Etat qui serait de 8.500 millions. Il y aurait donc une impasse à combler de 6 milliards.

M. DELPUECH.- Comment arrivez-vous à 8 milliards d'aide avec un pourcentage de 28 p. 100 ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- C'est exact, cela donne 7 milliards. Je m'excuse de cette erreur, mais, à un milliard près, le raisonnement est valable. Le chiffre n'est pas le même si l'on prend le pourcentage sur le prix terminé ou sur le prix de l'armateur. En tout cas, ce qui importe, ce sont les raisons de cette impasse.

Ainsi que je vous le disais, s'agissant d'un navire de 55.000 tonnes, Penhoët est donc le seul constructeur possible. J'ajoute que j'ai l'impression, à la lecture des dossiers, que des semi-engagements ont déjà été pris vis-à-vis de Penhoët. On pourrait les rompre, mais il faudrait alors peut-être prévoir une indemnité. Mais, si on commande ce gros bateau, il faudra passer par les fourches caudines de Penhoët. D'autre part, la Transatlantique exige le juste prix international et, sur ce point, je me heurte à un homme d'affaire sur lequel je n'ai aucune possibilité de pressions. Enfin, les modalités de la loi d'aide sont ce qu'elles sont et, d'un autre côté, la situation des finances de l'Etat ne me permet guère d'accorder plus de 28 p. 100.

Telles sont les données de l'impasse. La question qui se pose est simple. Si nous passons la commande de ce paquebot de l'Atlantique Nord, accepterons-nous de le payer n'importe quel prix ? En somme, tout revient à cela.

En mai 1955 on parlait de 26 milliards et le devis actuel s'élève à 32 milliards.

J'ai essayé de chercher des moyens de sortir de cette impasse. Le premier est brutal. Je suis le gardien de la loi J'ai, d'un côté, la convention qui lie l'Etat à la Transatlantique; j'ai, de l'autre, la loi ~~qui~~ d'aide avec les précédents en ce qui concerne le financement, la participation de l'Etat par rapport à la construction de tel ou tel navire déterminé. Ma position est simple. Je vous mets en demeure d'exécuter l'article 8. Vous êtes armateur privilégié. Un navire est hors d'âge. Vous devez le remplacer, remplacez-le. Je vérifierai, j'examinerai si le projet de remplacement est conforme à l'intérêt public que vous devez sauvegarder puisque vous êtes concessionnaire de la ligne Le Havre, New-York, mais, en l'état actuel des choses, je vous demande de jouer complètement votre rôle de concessionnaire.

Si la Transatlantique refuse il faudra modifier la convention, mais cela n'avancera pas le problème. Or, il y a nécessité de ne pas créer de vide. Il faut conserver au pavillon français le prestige qu'il a su gagner avec les années en faisant le nécessaire pour qu'il n'y ait pas de hiatus et qu'une unité soit mise en service en temps voulu. Alors la Transatlantique pourra répondre : puisque les chantiers de Penhoët n'acceptent pas, je vais m'orienter vers une formule moins onéreuse qui pourrait permettre de faire jouer la concurrence, car ce qui nous gêne c'est que nous sommes obligés de nous adresser à Penhoët.

Penhoët pourrait dire : on va prévoir un navire de type plus réduit. Il en résulterait une perte de temps car il faudrait refaire les plans, les examiner. J'ai parlé à mes services de cette perte de temps. Pourtant, si l'on adoptait une autre formule, comme le paquebot de 30.000 ou 35.000 tonnes type "Flandre", un projet , d'après mes services, pourrait être mis rapidement au point et aurait l'avantage de faire jouer la concurrence et d'aboutir à une diminution du prix par conséquent de la charge qui pèsera sur l'Etat au moment du jeu de la loi d'aide.

Pour éviter un hiatus, l'Ile-de-France, après sa mise hors de service pourrait être remplacé par un paquebot du genre Antilles, le paquebot Antilles étant remplacé bien entendu par une autre unité. Mais on pourrait conserver le rythme des trois bateaux sur cette ligne.

Voilà une formule que je vous soumets, qui permettrait de nous dégager de l'emprise de Penhoët qui m'a envoyé il y a trois jours une lettre comminatoire : la plaisanterie a assez duré ; mon devis est de 3I milliards et je vous défie de me prouver que j'ai tort ; il faut en finir : passez-moi la commande avant le mois de mai, sinon ma cale va être occupée et, après, je pourrai mettre en oeuvre le gros paquebot

../..

~~noir~~ qui avec un retard de neuf mois.

Aujourd'hui, nous sommes à la croisée des chemins : ou bien nous cédons à Penhoët, même en admettant qu'il réduise d'un milliard, ou bien, nous sommes obligés de changer de formule. Alors, messieurs, la parole est au Parlement.

Il y a cependant une autre solution, et c'est entre ces deux solutions que se circonscrit le problème et que vous aurez peut-être à choisir. On pourrait passer commande du gros paquebot à un prix provisoire qu'on ne pourrait pas dépasser étant donné la position de la Transatlantique : 25 milliards pour respecter le pourcentage de la loi d'aide, et soumettre la construction à un contrôle extrêmement sévère afin d'aboutir d'ici quelques mois lorsque le chantier sera lancé au juste prix recherché. Alors, tout de suite, les difficultés apparaissent.

Il faudra d'abord prévoir des crédits d'engagement, ce qui n'est pas très difficile : nous avons déjà quatre milliards. Il faudrait donc encore trois milliards. Mais le contrôle sera-t-il efficace ? Tout est là. S'agissant d'un paquebot hors série, arriverons-nous avec les moyens du bord à vérifier, jour après jour, le travail de Penhoët, ses prix d'achat, ses prix de revient, sa productivité.

J'en ai parlé à mes services. On a envisagé une commission de contrôle qui pourrait être composée de la façon suivante : un ingénieur de la marine militaire, un ingénieur de la Transatlantique, un contrôleur des finances, un contrôleur de la Transatlantique - vous connaissez le contrôleur d'Etat Bara, homme extrêmement capable - tout cela sous la présidence d'un inspecteur des finances et tous ces gens étant à poste fixe pour surveiller et pour éviter qu'il y ait une faille. Est-ce que le contrôle serait efficace ? Je pose la question.

D'autre part arriverons-nous avec cette formule à sortir de l'impasse ? Car, supposez que, dans six mois, ayant passé commande au prix de 25 milliards la commission arrive à une solution efficace et nous dise : nous sommes sûrs de nos chiffres, le prix global est d'au moins 30 milliards ? Qui payera les frais ? Est-ce que les finances accepteront de prévoir de nouveaux crédits d'engagement ? Ce n'est pas de ma compétence, mais, au surplus, qui payera la différence si la Transatlantique maintient sa position : moi, armateur, je ne veux payer que le prix international. La Transatlantique cèdera-t-elle et acceptera-t-elle de payer un supplément de prix ? Si elle ne peut pas boucler son budget, elle pourra dire : c'est à cause de la pression de l'Etat. Est-ce que les finances accepteront l'effort supplémentaire ?

J'en ai terminé. Je me résume : d'un côté, réduire le programme envisagé à un bateau de 30.000 à 35.000 tonnes.

../..

qui pourrait être rapidement construit, tout étant relatif, à un prix moindre indiscutablement. Ou alors, passer la commande à un prix provisoire et avancer dans la nuit en pensant que, peut-être, Penhoët serrera ses prix, que la Transatlantique fera un effort et que les finances se montreront compréhensives. Moi qui suis chargé de la marine marchande, je ne peux pas répondre à ces questions et je vous demande de m'éclairer.

M. ABEL-DURAND. On ne peut pas critiquer M. Jean Marie de l'attitude qu'il prend. Il est venu ici à plusieurs reprises en accusé. Il a donc l'obligation d'être extrêmement strict et même d'aller au-delà de ce qu'il ferait s'il était un armateur privé. La Transatlantique est une société d'économie mixte où l'Etat est le principal intéressé, soit quant aux bénéficies à recueillir, soit quant aux charges. Donc, M. Jean Marie fait ce qu'il doit faire. On ne peut pas le trouver trop strict.

La vérité - et je ne retiendrai pas ma pensée - c'est que nous sommes en présence d'un monopole. Il est inconcevable qu'une industrie privée tienne l'Etat à sa merci. Voilà ma position très nette. Si Penhoët dit qu'il ne peut pas, passons-nous de lui.

Par ailleurs, le contrôle que vous envisagez serait la solution la plus mauvaise car l'existence de ce contrôle permanent serait une défense contre toutes les critiques qui pourraient survenir ultérieurement.

Donc, si Penhoët ne peut pas - et ici je m'adresse à M. le président Lachèvre - aurons-nous, malgré cela, un paquebot de 30.000 tonnes qui donne satisfaction.

M. LE PRESIDENT. Il y a plusieurs domaines à considérer. Au point de vue de l'exploitation en particulier, ce sera désastreux : nous offrirons beaucoup poins de places sur l'Atlantique-Nord.

M. ABEL-DURAND. J'aimerais mieux perdre sur l'exploitation que de passer sous les fourches caudines de M. Fould.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais rester sur un plan technique. Un communiqué a paru dans la presse au lendemain de votre audition par la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale. Qui l'a inspiré ? vos services ? la commission ? je ne sais pas. En tout cas, je cite le passage suivant "toutefois quelques difficultés d'ordre technique et financières subsistent entre la Compagnie générale transatlantique et les chantiers constructeurs et il leur appartient avant toute chose de les surmonter."

../..

Cela m'a surpris. Pourquoi ? Dans ce communiqué on semble renvoyer dos-à-dos le chantier et la Compagnie transatlantique. Je dois dire que je rejoins ici M. le président Abel-Durand : nous ne pouvons absolument pas critiquer la position prise par M. le président Marie qui, responsable d'une société où l'Etat participe pour 78 %, reste d'autant plus dans son rôle qu'il est tenu par un article de la convention au remplacement des navires hors d'âge. Il reste aussi dans son rôle lorsqu'il prétend revendiquer, pour la construction de ce navire , en ce qui le concerne lui, armateur, le juste prix international.

Or, que se passe-t-il en matière de construction navale ? Est-ce que l'armateur, quel qu'il soit, lorsqu'il commande un navire discuter avec le chantier du prix français ou est-ce qu'il discute du prix international ? A ma connaissance l'armateur ne discuter que du juste prix international, et il n'en connaît pas d'autre. Je crois que le chantier remet à l'armateur un prix qui est le juste prix international et que le constructeur discute ensuite avec la Marine Marchande de la part qu'elle prendra dans la construction du navire au titre de la loi d'aide. Il me semble que l'armateur qui désire passer un marché n'a à se préoccuper aucunement de la loi d'aide.

Or, à l'heure actuelle, que voyons-nous ? Nous voyons une discussion qui semble maintenant se passer à l'échelon chantiers Penhoët-Compagnie transatlantique. C'est cela qui nous choque et c'est surtout là-dessus que je voudrais vous entendre.

Comment est déterminé ce prix international, je n'en sais rien. On part à ma connaissance de constructions faites aux Etats-Unis, si j'ai bien compris. On a mis en avant le prix de revient de "United States." J'ai cherché à me documenter et si nous admettons que le prix aux Etats-Unis est le plus cher du monde, étant donné qu'il dépasse de 50 % le prix européen, on pourrait admettre aussi que le prix de revient de United States se chiffrait aux environs de 17.500 millions. C'est par extraordinaire le chiffre que met en avant la Compagnie transatlantique.

Je dois dire que "United States" est un bateau de volume plus réduit que le navire que nous envisageons. Environ 10 %. Mais, en contrepartie, il semble posséder, en ce qui concerne son appareil moteur, des moyens beaucoup plus considérables. Nous ne sommes pas extrêmement bien renseignés à ce sujet-là. C'est un secret jalousement gardé. On évalue à environ 220.000 chevaux la force de "United States". Je crois qu'il dispose d'un peu plus. En somme, vous avez un navire plus petit et une machine plus forte. Cela compense. Vous voyez combien ce raisonnement est difficile. Mais je suis obligé de suivre la Compagnie transatlantique lorsqu'elle réclame le prix international qu'il soit de 17 ou 19 milliards, je ne sais pas.

../..

Mais j'estime que ce n'est pas à la Compagnie Transatlantique de discuter la tranche qui dépassera le prix. Je crois qu'il faut que vous restiez présent dans cette discussion et surtout que vous agissiez dans la tranche qui vous incombe. C'est à-dire celle qui dépasse le juste prix international. Voilà surtout ce que je voulais vous dire. Je crois que vous comprenez tous le fond de ma pensée. Il est inutile que j'entre dans les détails. Pouvons-nous fixer en dehors de la Compagnie Transatlantique elle-même, le juste prix, c'est probablement mathématiquement possible, en prenant l'exemple de ce qui a été construit dans d'autres pays comme l'Angleterre ou la Hollande et en partant de ce juste prix international, il reste à discuter la part qui incombera à l'Etat au titre de la loi d'aide. Mais cette part doit être discutée dans les conditions où elle se discute dans tous les cas. Il n'appartient pas à l'armateur de discuter une tranche, qui se discute normalement entre le chantier et la marine marchande. Voilà ce qui me préoccupe le plus et voilà je crois le fond du problème.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Il y a évidemment deux formules. On peut très bien admettre que l'armateur ayant décidé d'acheter un bateau - je parle d'une façon générale - s'adresse à l'Etat et lui dit : je veux dépenser tant, je passe la commande à tel chantier, voulez-vous discuter avec le chantier pour savoir quel sera le prix de ce chantier et l'aide que vous lui apporterez de façon que j'aie mon bateau au juste prix international. Je crois que ce serait demander à l'Etat un rôle qui ne lui incombe pas. En tout cas, je crois savoir, d'après les précédents, que l'Etat n'est jamais intervenu pour discuter avec les constructeurs mais simplement pour dire au constructeur ou à l'armateur : l'aide de l'Etat est fonction de telle caractéristique. Vous me demanderiez à moi de devenir un homme d'affaires et de faire pression sur l'armateur qui pourrait proposer un prix international inférieur à la réalité. Ainsi, je passerais mon temps à un travail qui n'est pas de ma compétence. Je voudrais éviter qu'on puisse croire dans les milieux de l'armement ou de la construction navale qu'il est possible de faire n'importe quoi et que l'Etat payera. Je dis que l'Etat ne payera pas toujours parce qu'il y a une loi d'aide que nous respecterons et parce que nous sommes tenus dans des limites budgétaires. L'Etat payera ou ne payera pas : c'est une expression de l'inspecteur général Auboineau. J'ai une autre opinion d'un contrôleur d'Etat, M. Bara, que vous connaissez.

J'ai quelques notions de comptabilité mais vous pourriez avoir un Ministre qui n'en ait aucune. (Sourires).

J'estime que je suis resté dans le cadre de mes attributions et surtout dans celui des textes en disant à la Compagnie Transatlantique et à Penhoët : voilà l'effort que je peux faire, c'est un effort exceptionnel. Je vous..

donne le maximum possible. Voulez-vous vousmettre d'accord. Et voilà le but, monsieur le président, de mon communiqué. Je pense avoir eu raison sous réserve de l'approbation ou de la désapprobation du Parlement et de la commission.

D'ailleurs, en ce qui concerne la façon dont il faut calculer le juste prix international, je vais donner si vous le permettez la parole à M. Poirier, au travail duquel je rends hommage. Il a essayé de se faire une idée exacte de cette question et vous dira comment il conçoit ce juste prix.

M. POIRIER. Monsieur le président, les services de la marine marchande ont étudié des barêmes d'aide à la construction navale et quand un armateur, quel qu'il soit, - Français, Norvégien, peu importe - veut faire construire un navire en France, il nous dit : ce navire aura telle longueur, telle largeur, telle puissance d'appareils moteurs, telle puissance électrique, telle puissance frigorifique, etc. On a des formules très compliquées certes, mais qui permettent de dire: pour tel navire vous avez telle allocation. Donc, nous donnons des allocations d'après les caractéristiques des navires.

Pourtant, pour un bateau comme celui-là ce serait difficile. Voyons ce qui s'est passé pourle paquebot des Messageries maritimes, le paquebot pour la Belgique et le paquebot pour la compagnie Frayssinet. Là, on a fait un raisonnement plus simple, on a dit:on donnera à l'armateur un pourcentage du prix sur lequel il aura pu se mettre d'accord avec son chantier de construction.

Or, quels sont les pourcentages qui ont été donnés jusqu'à présent ? On est parti d'un point relativement aisé. Il y a environ deux ans, la construction navale avait beaucoup de commandes. En 1953, au moment où l'on a passé la commande du paquebot pour la Belgique, nous avons donné 23 %. Quand on est arrivé au paquebot pour la Compagnie Frayssinet, c'était le moment le plus noir de la construction navale française et pour arriver à boucler, on a donné un pourcentage de 25 %. Pour les Messageries maritimes, nous avons 25 ou 26 %.

Pour le bateau de la Transatlantique on a voulu être généreux et donner le pourcentage maximum maximorum. Il était environ de 27 % à la rigueur 28. On a même demandé 30 aux finances. En tout cas, 30 % ce n'est pas raisonnable.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre, mais je crois que vos paroles ont confirmé ce que j'ai dit. Je reste ferme sur ma pensée. Je répète que les armateurs ne connaissent, en matière de commandes, que le juste prix international. C'est le chantier qui est en mesure de dire :"Voilà la part que la Marine marchande prendra dans la construction", mais, pour la partie de financement qui vous incombe, c'est le juste prix international qui joue et c'est sur ce chiffre que l'armateur se décide. Or, en la circonstance, qui est tout à fait exceptionnelle, il faut le reconnaître, si nous admettons que les chiffres de la Compagnie Générale Transatlantique sont exacts, on s'aperçoit que, pour la première fois, la construction d'un navire n'arrive pas à se faire au juste prix international augmenté du pourcentage normal affecté, d'après les barêmes que vous possédez, à la construction d'un navire.

M. POIRIER.- C'est la première fois qu'il n'y a pas concurrence.

M. LE PRESIDENT.- Vous laissez alors la Compagnie Générale Transatlantique discuter avec le chantier de l'insuffisance de l'aide à la construction navale. Mettons-nous à la place du président de la Transatlantique. Il tient le langage normal d'un armateur et il dit :" Je veux bien me charger du financement, mais au juste prix international". Or, pour la première fois, je le répète, dans la construction d'un navire, le jeu de la loi d'aide tel qu'il est conçu par les barêmes, ne couvre pas la différence entre le juste prix international et le prix réclamé par le chantier.

Je ne suis donc pas d'accord avec vous, monsieur le Ministre. D'après vous, il faut que la Compagnie Générale Transatlantique s'entende avec le chantier. J'estime, pour ma part, que la Marine Marchande doit poursuivre la discussion, surtout pour la tranche qui dépasse le juste prix international.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Je constate, monsieur le Président, que nous sommes d'accord sur le principe, mais pas sur les modalités. Je ne perds pas la question de vue. J'ai rencontré récemment M. Jean Marie. Il a été d'accord avec moi pour penser qu'il devait engager le fer avec Penhoët, sous mon contrôle, bien entendu, et sous réserve d'une intervention éventuelle de ma part, mais je n'ai pas à intervenir directement dans le débat et je n'ai pas à croiser le fer avec Penhoët. Ce n'est pas moi qui passe la commande, c'est, aux termes de la convention, la Compagnie Générale Transatlantique.

M. ABEL DURAND.- Il apparaît que les chantiers de Penhoët ont, en l'occurence, une sorte de monopole et qu'ils en profitent.

M. LE PRESIDENT.- Il y a peut-être aussi l'élément que constitue la perspective de la construction d'un porte-avions. C'est d'ailleurs plus qu'une perspective. A l'heure actuelle, Penhoët est en effet le seul chantier qui puisse construire ce porte-avions et l'on sait qu'en matière de construction de navires de guerre, il y a, dans le domaine des crédits, beaucoup plus de souplesse qu'on peut l'imaginer. Penhoët doit donc penser : si nous n'avons pas le paquebot, nous aurons le porte-avions.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Il a été malheureusement commandé le 29 Novembre 1955 à un prix provisoire. J'ai fait des démarches auprès de M. Anxionnaz pour lui demander de stopper, si possible, la commande définitive et de jumeler la commande du gros paquebot avec celle du porte-avions, sous réserve, évidemment, du précontrat qui a été déjà passé et qui engage l'Etat dans une certaine mesure.

Vous le voyez, j'ai songé à toutes les possibilités. Hélas, elles s'amenuisent de plus en plus.

M. ABEL DURAND.- Il faut réquisitionner Penhoët.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- J'y ai pensé, monsieur le président.

M. DELPUECH.- Je me permets de revenir sur vos calculs, monsieur le Ministre, car je ne suis pas d'accord avec vous. Vous avez parlé de 28 p. 100. Comment établissez-vous votre compte ?

M. POIRIER.- 72 p.100 sont payés par le chantier et 28 p.100 par nous. S'il paye 18, c'est-à-dire le quart de 72, nous payons 7, c'est-à-dire le quart de 28.

M. LE PRESIDENT.- Pour éclairer mes collègues, je rappelle que 72, c'est le juste prix international qui est payé par l'armateur et 28, c'est ce qui est payé par la Marine marchande au chantier.

J'estime, monsieur le ministre, que la discussion de cette part de 28 doit se faire à l'échelon de la Marine Marchande et qu'elle vous incombe.

M. POIRIER.- Si on le fait, le résultat est connu d'avance. La loi d'aide est un don de l'Etat. Pour qu'il ne soit pas dit que ce bateau a été fait à un prix trop juste pour qu'il soit de grande classe, nous avons voulu que le gouvernement français ne puisse être accusé de ne pas avoir donné l'aide maxima. Si on veut analyser les chiffres, on arrivera sans doute à dire qu'il faut donner 26 et non 28,

mais le jour où l'on nous dira, par exemple, que le tableau électrique a eu des ratés à l'arrivée à New-York, comme cela s'est produit pour le "Flandres", on dira :"C'est votre faute, parce que vous avez limé un milliard sur le montant de l'aide."

M. DELPUECH.- Je ne comprends pas. 18 milliards étant le juste prix international, comment arrivez-vous à 28 p. 100 ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- C'est 28 p. 100 de 25.

M. LE PRESIDENT.- L'allocation joue sur le prix français et non sur le prix international.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Plus le prix est élevé, plus la part de l'Etat est forte. C'est pourquoi, on est arrivé au chiffre de 8.500 millions.

M. POIRIER.- Les chiffres peuvent être considérés comme suit : 18 milliards pour le chantier, 7 milliards pour l'Etat.

M. DELPUECH.- Ainsi, la Compagnie Générale Transatlantique a 25 milliards à sa disposition.

M. POIRIER.- C'est cela, et Penhoët 31 milliards et demi. Comme je l'ai indiqué, c'est la première fois qu'il n'y a pas de concurrence. Pour les autres constructions, on a toujours assisté à de terribles bagarres. On n'a pas rencontré les mêmes difficultés. Aujourd'hui, la situation est différente.

M. LE PRESIDENT.- Voici quelques précisions, concernant le prix. Lorsque j'ai déposé le rapport: j'avais fait état d'un prix de construction de 27 milliards. Ce chiffre ne comprenait pas les locaux décorés, ce qu'on appelle maintenant les locaux communs, ni les oeuvres d'art que la Compagnie Générale Transatlantique a l'habitude de mettre dans ses paquebots

Ce prix est aujourd'hui de 29.292 millions. Il y a donc eu, en l'espace de quelques mois, une augmentation de 2.292 millions. Je dois dire que l'augmentation de la main-d'oeuvre, les cinq jours fériés qui ont été admis, la semaine supplémentaire de congé payé décidé par les chantiers de Penhoët en date du 30 décembre, tout cela représente un supplément de 1.931 millions. Il y a eu, d'autre part, un supplément d'environ 10 p. 100 sur les matières métalliques de la coque, augmentation résultant de la décision prise en Avril dernier par la sidérurgie française de ne pas s'aligner sur la sidérurgie allemande. Il y a eu hausse sur l'acier. Elle s'est répercutée partout. Les automobiles ont augmenté de 15.000 à 20.000 Francs. Voyez ce que cela peut représenter pour une construction de cette importance. Néanmoins, l'augmentation la plus considérable résulte des salaires.

M. PAUMELLE.- Je demande la parole.

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

M. PAUMELLE.- Je voudrais traduire mon étonnement d'entendre discuter de subventions aussi considérables. Nous alimentons la construction de navires à l'aide de subventions qui sont très importantes. Il serait peut-être bon de voir si, lorsque des chantiers comme ceux de Penhoët réalisent un travail de cette ampleur, qu'il s'agisse d'un porte-avions ou d'un grand paquebot, on ne pourrait pas limiter les bénéfices. Il ne faut pas que ce soit toujours l'Etat qui supporte les charges. J'aimerais connaître quelles sont les marches bénéficiaires imposées à Penhoët et j'aimerais savoir, d'autre part, si on se procure l'acier dans de bonnes conditions pour de tels chantiers.

M. LE PRESIDENT.- Cette question a été traitée avant votre arrivée, mon cher collègue, dans le cadre de la loi d'aide à la construction.

Si vous le voulez bien, Messieurs, nous allons clore cette intéressante discussion. Monsieur le Ministre, dans tout ce que vous allez pouvoir faire pour arriver à un résultat, vous trouverez cette commission unanime derrière vous. Je crois que vous avez encore un très grand rôle à jouer et nous vous demandons de rester présent dans la discussion de la tranche qui dépasse le juste prix international.

M. CORNAT.- Il est donc entendu qu'on n'envisage pas l'hypothèse de deux navires de 30 ou 35.000 tonnes.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Nous sommes accrochés à la formule de 55.000 tonnes.

Pour apaiser certaines inquiétudes, j'indique que je n'ai pas attendu ma venue devant cette commission pour entrer en contact avec les intéressés. J'ai rencontré M. Fould, qui m'a assuré que le bénéfice ne dépasserait pas 3 p.100. J'ai vu également M. Jean Marie et nous sommes arrivés, en ce qui concerne le juste prix international, à 18 milliards. J'ai donc joué mon rôle de ministre-homme d'affaires. Je vais revoir M. Fould et lui faire part de notre position. Je lui dirai : "Voulez-vous que nous sortions de l'impasse? Quelles sont vos suggestions?"

M. LE PRESIDENT.- Je vous indique, Monsieur le Ministre, qu'à l'occasion du débat sur le deuxième plan d'investissements, lequel n'est pas encore venu ici en discussion, cette question du paquebot de l'Atlantique-Nord sera forcément évoquée et qu'à la lumière des renseignements qui nous seront parvenus d'ici là, nous prendrons une position très énergique, dans le souci que nous avons de vous aider dans cette tâche.

Il ne s'agit pas seulement de la construction d'un navire, mais de la présence française dans l'Atlantique Nord pendant un quart de siècle. Il ne faut pas, alors que de petits pays comme la Hollande ou l'Italie, construisent de magnifiques navires et font un effort considérable pour desservir l'Atlantique Nord, que nous risquions de voir notre port du Havre sans bateaux. Ce serait vraiment douloureux. Le "Liberté" est le long du quai. Je crois qu'il va partir le 13 Mars comme convenu, mais il ne faut pas oublier que c'est une ligne sur laquelle nous avions six paquebots avant la guerre. Cette situation ne peut durer.

M. PAUZET.- Je voudrais revenir au juste prix international. Celui-ci me paraît être inférieur de 50 p. 100 au prix français. Je sais que les prix, chez nous, sont élevés, mais entre 18 milliards et 32 milliards, il y a une marge énorme. Est-ce que le Ministère peut vérifier les chiffres de la Compagnie Transatlantique ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Les études ont été faites.

M. POIRIER.- De telles études sont difficiles, s'appliquant à un navire de cette classe. Comme l'a dit M. le Président Lachèvre, il n'y a guère que l"United States" qui soit d'une classe correspondante. Les "Queen" sont sensiblement plus lents.

Je me permets ici d'apporter une rectification. Vous avez dit, Monsieur le Président, que "l'United States" coûtait 100 millions de dollars. Le reste de votre exposé laissait penser qu'il s'agissait de celui qui est en service. Or, ce prix est celui du nouveau. L'ancien n'a coûté que 78 millions de dollars. Le nouveau aura une puissance et un tonnage plus grands, probablement aux environs de 60.000 tonnes. Vous avez pris ainsi le prix du nouveau et les caractéristiques de l'ancien. D'autre part, les différences de caractéristiques de coques de l'United States sont beaucoup plus que compensées par les différences de caractéristiques militaires, c'est-à-dire un compartimentage très particulier et des dispositions spéciales pour la transformation en transport de troupes, ainsi qu'une surpuissance de 80.000 chevaux.

Je précise d'ailleurs que le bateau dont nous nous préoccupons n'aura pas le "Ruban Bleu". On le payera ce qu'il faudra, mais il ne remportera pas le "Ruban Bleu" et il ne battra pas, en 1962, le record de 1952 de l'United States.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne pouvons nous offrir de telles fantaisies.

M. LEBRETON.- Je voudrais demander une précision. Si j'ai bien compris, M. le Ministre nous parle d'un prix de revient international de 18 milliards. Or, cette construction reviendra à 30 milliards, du fait que le bateau est fabriqué en France, alors qu'à l'étranger cela ferait 18 milliards. Par conséquent, l'aide de la France à la société est de l'ordre de 12 milliards.

M. LE PRESIDENT.- Cette question a été discutée tout à l'heure, mon cher collègue. Si vous le voulez bien, nous n'allons pas y revenir.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Messieurs, si vous le permettez, je vais conclure cet échange de vues. Suivant les suggestions de M. le Président, je devrais, si j'étais homme d'affaires, entrer en contact avec les chantiers pour essayer d'obtenir le prix le plus favorable. Je pose alors une question. Si je dis que toutes les instances sont d'accord pour estimer que la formule devra être celle d'un 55.000 tonnes, M. Fould me déclarera :" Mon dernier carat, c'est 32 milliards. Félicitez-vous d'ailleurs que ce ne soit pas plus cher. J'ai des rendez-vous avec les ouvriers, cela risque de provoquer des augmentations". Une solution serait que je lui réponde :" Acceptez-vous 25 milliards ? Si vous êtes intraitable, nous construirons un paquebot de 35.000 tonnes". Je me tourne alors vers vous pour vous demander si c'est cela qu'il faut faire.

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il est un autre point qui ressort de cette discussion et sur lequel il convient de mettre l'accent. Il faut arriver à mettre en route cette comptabilité normalisée prévue par la loi d'aide et que la construction du navire se fasse dans le cadre de cette comptabilité normalisée qui permettra une surveillance effective. On vous donnera également d'autres armes, soyez-en sûr, Monsieur le Ministre. D'ailleurs, comme je l'ai déjà indiqué, un débat aura lieu à l'occasion de la discussion du plan d'investissement, débat au cours duquel nous ferons un certain nombre d'observations.

M. YVON.- Nous devrions conclure en disant que nous n'avons pas définitivement pris position entre la formule du 35.000 tonnes et celle du 55.000 tonnes.

M. PAUMELLE.- Je comprends qu'on soit sensible à une question de prestige, mais il ne faut pas oublier que les transports aériens se développent d'une façon considérable. Est-il absolument nécessaire de construire un paquebot de 55.000 tonnes ?

M. LE PRESIDENT.- Mon cher Collègue, vous me permettrez de vous répondre que vous êtes tellement persuadé de la nécessité de construire un paquebot de 55.000 tonnes, que vous l'avez votée en approuvant le rapport que vous avez entre les mains. Je suis sûr que, cette fois, vous allez le lire.

M. CORNAT.- Il faut laisser au Ministre la possibilité de discuter. On pourrait déclarer que la commission, malgré le vote unanime du Conseil, serait éventuellement disposée à revenir sur sa position.

M. LE PRESIDENT.- On pourrait dire qu'une perspective peut s'ouvrir, à savoir la limitation du tonnage.

M. CORNAT.- On pourrait parler de nationalisation ou de réquisition, comme l'a indiqué M. le Président Abel Durand.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Vous pourriez dire que la Commission compétente du Sénat a envisagé de modifier sa position quant à la construction du gros paquebot et de revenir à une formule moins onéreuse. Je vous promets alors de ne rien faire qui soit contraire à vos sentiments et à l'intérêt national, mais cela me donnerait une carte qui me permettrait de jouer ce rôle d'homme d'affaires dont vous avez parlé. Sinon, M. Fould me dira :" C'est 32 milliards et pas autre chose".

M. LE PRESIDENT.- Nous avons donc décidé, mes chers Collègues, de donner une arme à M. Le Ministre avant qu'il ne quitte notre Commission. Nous pourrions donc rédiger un texte disant qu'après l'audition du Ministre, la commission envisage de revenir à une formule qui permettrait la construction d'un navire susceptible d'être mis en concurrence dans l'ensemble des chantiers.

M. POIRIER.- On pourrait parler d'un Super-Flandres.

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il est préférable d'éviter cette appellation.

Nous allons donc, Messieurs, rédiger une motion que nous voterons avant le départ de M. le Ministre;

M. LE PRESIDENT. Je voudrais aborder les questions qui concernent le trafic Corse-Marseille. La parole est à M. de Rocca Serra.

M. DE ROCCA SERRA. Monsieur le Ministre, permettez-moi de vous remercier d'avoir indiqué que la construction du paquebot de remplacement pour la Corse était envisagée. Nous voudrions simplement savoir à quelle époque on peut espérer la mise en chantier et quel est le type effectivement arrêté par vos services. Après les questions importantes qui ont été traitées tout à l'heure, j'ai quelque scrupule à évoquer celles de la Corse, qui peuvent apparaître comme un problème mineur, ce dont je m'excuse à l'avance.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Ce n'est pas un problème mineur pour la marine marchande.

M. DE ROCCA SERRA. Les charges d'insularité excessivement lourdes que supporte la Corse sont une des causes de la dégradation de notre économie. Ces charges entre Corse et continent représentent IO milliards alors que le déficit de notre balance commerciale est de 7 milliards I/2 en moyenne. Nous avons un appauvrissement annuel d'un milliard en moyenne. D'où cet exode de 5.000 à 6.000 habitants. Notre Ile compte 280.000 habitants contre 350.000 sous le Second-Empire, si bien que le problème Corse est un problème national.

Le remède à porter à notre économie pré-suppose une amélioration de ces questions d'insularité et des conditions maritimes. D'ailleurs, une commission d'insularité, je le rappelle, a été présidée par M. Surlot. La Sardaigne, vous le savez, a vu son économie agricole se relever grâce à des mesures intelligentes et à une aide de l'Etat italien. Les Baléares, dans le domaine touristique, ont gagné une expansion considérable. Si l'on compare les conditions faites au point de vue des transports maritimes, au point de vue du fret, au poins de vue des horaires, on constate qu'elles sont plus favorables que celles faites à la Corse. Si on oriente notre économie vers le tourisme, il faut évidemment que les conditions de transports maritimes soient telles qu'ils puissent se développer. Je ne veux pas entrer dans le détail, mais il me suffira de vous indiquer qu'il est vain d'espérer une expansion du tourisme en Corse si nous n'avons pas un rajeunissement des bateaux et un aménagement des navires permettant de satisfaire aux besoins en période de pointe et à un transport plus important de véhicules - et cela à des prix très raisonnables. Je vous signale qu'un véhicule transporté entre Barcelone et les Baléares paye moins, et même beaucoup moins, qu'entre Marseille et la Corse pour une distance égale. Je crois que la différence est de 40 % environ.

../..

Pour les passagers la différence est beaucoup plus forte puisqu'elle est environ de 50 %. Je n'ai pas les chiffres en
? tête, mais la commission Surlot a pu après enquête, nous les indiquer d'une façon très précise. Au surplus, en ce qui concerne les paquebots, je signale que ceux de la Corse sont très vieux et que l'un d'eux doit être en principe hors d'âge en avril 1958.

Pour le fret, je signalerai qu'il est établi d'une façon telle qu'il ne convient pas à l'économie de l'Ile. Il est établi en fonction des nécessités de l'équilibre financier de la gestion de la Compagnie transatlantique. Il faudrait évidemment qu'il soit aménagé. L'allègement des frais d'approche que nous espérons peut être réalisé dans la proportion de 30 %. Je sais bien que ces mesures intéressent non seulement la marine marchande mais également les travaux publics et l'économie nationale.

D'autre part, les transports entre Corse et continent sont considérés comme transports de cabotage et tous les frais annexes sont frappés d'une taxe de 9,5 %. Si l'on compare avec les opérations de fret et d'aconage sur les lignes d'Afrique du Nord, il y a là une anomalie.

En ce qui concerne les horaires, nous sommes extrêmement gênés, parce qu'ils ne sont pas établis à des jours et à des heures fixes comme avant guerre. Ceci a été une des causes de notre situation actuelle. L'expansion touristique n'est possible que si on sait d'avance que, chaque jour à tel moment, un paquebot quitte les rivages du continent pour la Corse. Cela existe pour les Baléares : tous les jours, à la même heure, part un paquebot de Barcelone pour ces Iles.

Il faudrait aussi que les paquebots construits pour la Corse, en ce qui concerne les passagers et les véhicules, ne soient pas retirés. Nous avons pu obtenir grâce à la bonne volonté du Ministère de la Marine Marchande, le rétablissement d'un paquebot. Or, nous apprenons qu'il va être retiré. Ceci est préjudiciable au développement du tourisme, car nous essayons de développer le tourisme au printemps. Vous avez dû entendre parler de la campagne du printemps en Corse. Elle se développe dans des conditions extrêmement favorables et nous prévoyons un nombre considérable de touristes pour les mois d'avril et de mai. Et c'est à ce moment-là qu'on retire le principal paquebot des lignes de Corse. Je n'insisterai pas davantage, Monsieur le Ministre, Je connais les difficultés de la Compagnie transatlantique. Je connais ses charges et les difficultés de l'Afrique du Nord. Mais il faudrait tout de même que les paquebots affectés à la Corse ne lui soient pas retirés. Il faudrait même, aux heures de pointe, ajouter quelques navires pour le transport des passagers et des véhicules.

Je crois que la meilleure formule serait de rétablir, étant donné que c'est un problème tout à fait particulier,

../..

un comité consultatif des services maritimes postaux qui serait consulté par le ministère une fois ou deux par an comme c'était le cas avant la guerre. Ce comité comprenait des parlementaires, le préfet, ainsi que des représentants de la chambre de commerce et des activités touristiques. Pour bien marquer la solidarité qui existe entre les départements du Sud-Est de la France en matière touristique et notamment pour harmoniser les horaires, je souhaiterais qu'aux parlementaires Corses soient adjoints des représentants des trois départements du littoral, Bouches-du-Rhône, Var et Alpes Maritimes, ainsi que des représentants des chambres de commerce de ces trois départements et des représentants de la chambre d'agriculture de la Corse. Je crois que cette mesure serait extrêmement judicieuse. Elle nous mettrait à l'abri de surprises aussi désagréables que celles qui ont soulevé tant d'émotion au mois de février à Marseille. En même temps, elle permettrait d'ajuster les horaires, les tarifs et d'améliorer les relations maritimes, ce qui contribuerait à vivifier l'économie de notre Ile qui, je le répète, est assujettie à l'insularité qui joue d'ailleurs dans les deux sens.

A ce propos, permettez-moi d'ouvrir une brève parenthèse. Nous importons à peu près tous nos produits de consommation et tous nos biens d'équipement. Cela a une incidence extrêmement lourde sur le coût de la vie en Corse, qui est plus élevé de 20 % par rapport au continent. Il est certain que, sans nuire à l'équilibre de la gestion de la compagnie, par des aménagements de tarifs, on pourrait encourager le développement de l'économie. Je vous cite un exemple. Notre agriculture a besoin de chaux et de phosphore. Il n'y a pas de prix franco pour les engrais, et j'ai ici une facture qui vous indique que pour 25 tonnes de scories un importateur a payé 148.000 francs de frais d'approche, ce qui fait 6.000 francs environ à la tonne. Il est impossible à une économie de se développer dans de pareilles conditions. Le prix de transport d'un véhicule moyen est de 26.000 francs. C'est exorbitant, mais ces questions peuvent peut-être ne pas intéresser la commission.

M. LE PRESIDENT. Au contraire ! et la commission sera unanimement derrière vous.

M. DE ROCCA SERRA. Je demanderai à M. le ministre de recevoir une délégation de parlementaires Corses. La chose essentielle c'est la construction du nouveau paquebot et le maintien du Commandant Quéré.

Un mot maintenant, si vous le permettez, de la desserte des ports secondaires frappés d'un sur-fret. Là, je ne comprends pas. On encourage le groupage dans les ports principaux

../..

qui sont mieux outillés et cela devrait se traduire par un allègement des frais d'approche. Si vraiment on grève le prix de transport dans les ports secondaires pour les mettre à parité avec les ports principaux, j'estime que c'est là une véritable hérésie, à mon avis, on devrait développer au contraire la desserte des ports secondaires car les prix par route sont plus onéreux que les frais de transport par mer, et je souhaite que la desserte des ports secondaires soit rétablie dans les mêmes conditions qu'avant guerre.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je voudrais rassurer M. de Rocca Serra. Les problèmes dont il vient de parler avec tant de pertinence ne sont pas des problèmes secondaires. Je pense qu'une conversation dans mon cabinet en présence d'une délégation des parlementaires de la Corse sur les questions qui intéressent spécialement ce département, serait fructueuse. Je vous donne l'assurance, Monsieur le commissaire, que lorsque vous demanderez un rendez-vous, il vous sera accordé dans les moindres délais.

Je voudrais maintenant parler plus spécialement du bateau auquel vous avez fait allusion tout à l'heure. Je pense que vous aurez satisfaction. Il s'agirait d'un navire rapide : traversée en une nuit, correspondance avec les trains de Paris, de Bordeaux et de Strasbourg, 800 passagers et de nombreuses automobiles. Voilà pour le côté technique. Reste le problème du financement.

Normalement, dans le cadre de la loi, le financement du navire en question devrait être à la charge de la Compagnie générale transatlantique, mais, étant donné le caractère national du problème, des dispositions ont été prises pour qu'il soit à la charge de l'Etat. Je vous ai parlé tout à l'heure d'un crédit de 300 millions. Il s'agit de 300 millions dans la tranche des 5 milliards que nous demandons en supplément de ceux accordés par le décret du 31 décembre 1955. Le prix est plus élevé que 300 millions puisqu'il s'élèvera à 1.800 millions et même à deux milliards. Les finances jusqu'à présent ont fait la sourde oreille en ce qui concerne les crédits d'engagement. On a prévu un crédit de payement de 300 millions, mais, les crédits d'engagement, on n'en a pas parlé. C'est là que les efforts devront porter.

Voilà ce que je tenais à vous dire. Le problème que nous connaissons bien ne dépend pas de notre bonne volonté. Sur le plan technique nous avons fait le nécessaire. Il y a un problème financier à régler que nous vous demandons de bien vouloir résoudre conjointement avec nous.

M. Marc PAUZET. Des difficultés se sont élevées à Bordeaux, qui ont provoqué différentes interventions. M. Lachèvre m'a accompagné chez le président du conseil. A la suite de cette entrevue M. Jean Marie devait faire un effort. J'exprime ici les remerciements de la population

../..

bordelaise et des parlementaires girondins. Mais enfin, au cours de cette audience, des engagements ont été pris avec la Compagnie générale transatlantique.

Une autre question me préoccupe : comprendrez-vous la ligne Bordeaux-Casablanca dans les lignes contractuelles ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le "Saga" sera mis en service en décembre. Voici ses caractéristiques : longueur I28 m 26, largeur : I6 m 76, jauge : 6.687 tonneaux, 5.500 passagers.

En ce qui concerne la transformation de la ligne, il faudrait une loi, subordonnée bien entendu à un accord préalable des finances. Ma bonne volonté vous est acquise, mais il faudrait vaincre cette forteresse puissante qui s'appelle le budget.

M. LE PRESIDENT. Nous allons aborder la question de la cale de radoub à Djibouti qui intéresse notre collègue Hassan Gouled auquel je donne la parole.

M. HASSAN GOULED. Je serai très bref. Tout a été dit sur cette question. Depuis trois ans, on en parle. De nombreux bateaux passent à Djibouti. D'autre part nous dépendons au point de vue économique de l'Ethiopie et nous arrivons à des moments difficiles pour équilibrer nos budgets. N'oubliez pas non plus qu'en face de nous il y a le port d'Aden. Cette cale de radoub, le Conseil de la République en a déjà discuté et la commission de la marine et des pêches nous a appuyés.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je ne veux pas me dérober aux questions qui me sont posées, mais je me permets de faire remarquer qu'il s'agit d'une question qui intéresse les travaux publics et la France d'outre-mer. Elle intéresse les travaux publics parce qu'il s'agit d'un ouvrage portuaire et, dans ce domaine, je ne suis pas compétent. De plus, vous me demandez d'agir là où le ministre de la France d'Outre-mer a plénitude de juridiction.

Cela dit, j'ai suivi les débats qui se sont déroulés la semaine dernière à l'Assemblée de l'Union française. Mes services pensent que cette cale de radoub ne serait peut-être pas aussi rentable qu'on veut bien le dire. C'est là, je le précise bien, l'avis de mes services. Je ne dis pas qu'il s'agit de la vérité révélée. En effet, ils pensent que lorsque l'on veut radouber un navire, on veut très souvent également procéder à des aménagements et à des réparations. Et il faudra alors, pour que la cale de radoub devienne rentable, qu'on lui adjoigne un arsenal. Vous savez les difficultés

../..

que nous avons outre-mer pour faire vivre des arsenaux. J'ai dans ma circonscription Diego Suarez qui demande des investissements dépassant le milliard et qui coûte chaque année des sommes relativement importantes.

De deux choses l'une : où vous ferez cette cale sans atelier de réparation et vous risquez de voir les bateaux passer pour aller se faire réparer ailleurs ; ou vous êtes obligé de prévoir, non seulement la cale de radoub, mais encore le chantier de réparations, et alors il faut prévoir des investissements plus importants et il faudrait considérer aussi la rentabilité de ces deux ouvrages.

M. HASSAN GOULED. La question de la rentabilité a été étudiée à fond. Certaines sociétés sont favorables à cette réalisation. C'est du point de vue national que nous parlons. Nous voulons moderniser notre port et c'est maintenant que nous devons le faire. Il ne faut pas attendre encore deux ans; Cinquante millions seraient financés par une société privée. Avant tout, il faut que le ministre soit d'accord sur le principe lui-même.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le problème n'est pas de ma compétence, mais je vous appuierai, mon cher collègue, en tant que Ministre de la Marine Marchande et aussi parce que je suis député d'outre-mer.

M. HASSAN GOULED. Jusqu'à 1958, il n'y a rien de prévu. A ce moment-là ce sera trop tard et c'est mon devoir de vous le signaler maintenant.

M. LE PRESIDENT. Je pense que vous aurez l'occasion de revenir sur ce problème lors de la discussion du deuxième plan de modernisation et d'équipement. Ce sera pour vous le moment de dire combien cette cale apparaît nécessaire dans votre secteur.

M. REPIQUET. Je voudrais me féliciter d'avoir à poser cette question aujourd'hui, non seulement au ministre de la marine marchande, mais au député de Madagascar. Nous voudrions que le bateau qui prospecte le Canal de Mozambique puisse aller jusqu'à la Réunion. J'ai vu différentes personnalités pour chiffrer la dépense. Vous savez aussi, monsieur le Ministre, que, pour le financement, il faudra agir auprès du F.I.D.O.M. Cette question intéresse aussi les Antilles.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. J'ai fait les démarches nécessaires auprès du ministre de la France d'outre-mer. Je crois que nous pourrons arriver à une solution favorable. Je vous demanderai de vous mettre en rapport avec mon cabinet

../..

pour que, dans les jours qui viennent, nous puissions enlever la décision auprès du ministre de la France d'outre-mer et des dirigeants de l'Alstrom.

M.LE PRESIDENT. Nous abordons maintenant les questions relatives au petit cabotage.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Dans ce domaine un effort a été fait mais il faudrait le poursuivre. Pour aider les petits navires qui se trouvent en difficulté - et je rappelle que, faute de caboteurs français, nous étions obligés d'affreter des caboteurs étrangers - l'Etat envisage deux séries de mesures : alléger les charges d'effectifs pour les rapprocher de celles de leurs concurrents étrangers. On envisage deux bordées au lieu de trois. Le texte est à l'étude.

Mais on a prévu quelque chose de plus substantiel : l'aide financière aux armateurs de petits narives armés au cabotage. Le crédit, en 1955, s'élève à 100 millions. Il faudrait 140 millions et nous sommes actuellement en pourparlers avec les finances pour augmenter cette dotation afin d'aider pleinement les petits bateaux qui sont susceptibles de bénéficier de l'aide au cabotage. Le nombre de ces navires s'élève aujourd'hui à 36. Je le dis pour l'édification de la commission.

Voilà les quelques renseignements que je pouvais vous fournir. Sur les principes, tout le monde est d'accord, mais il manquera quelques dizaines de millions que nous nous efforcerons d'obtenir.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire quelques mots au sujet du "Guyane" ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Je tiens à préciser tout de suite que le Département de la Marine marchande n'a aucune responsabilité dans cette malheureuse affaire, laquelle met en cause des ministères voisins, je suis navré de le dire. Ce navire, qui a été commandé par la France d'Outre-mer et financé par le Fidom, a finalement intéressé beaucoup de monde. Actuellement, les Domaines cherchent, soit des acquéreurs, soit des affréteurs. Jusqu'ici, les pourparlers n'ont pas été suivis de succès, en raison de la mauvaise réputation de ce bateau. Tout le monde sait que ce navire flotte difficilement et qu'il est difficile à gouverner. Personne ne veut faire l'effort nécessaire pour le racheter à l'Etat. On avait essayé de le vendre à un prix que vous me permettrez de garder secret, mais, même à ce bas prix, les acquéreurs n'ont pas paru disposés à se substituer à l'Etat. J'ai alerté les organismes compétents pour savoir ce qu'on pourrait faire. Il n'y a que deux solutions, m'a-t-on dit : soit modifier le bateau pour le rendre flottable, soit le livrer aux démolisseurs.

M. YVON.- On pourrait en faire une caserne flottante. La Marine nationale avait autrefois une caserne flottante installée dans un navire désaffecté. Le "Guyane" qui, à part les défauts que nous connaissons, est absolument neuf, pourrait constituer une caserne pour de très nombreuses années.

M. LE PRESIDENT.- Assurément, on ne peut pas mettre à la ferraille un navire neuf. Sur le plan technique, un problème de stabilité se pose, mais je crois qu'il pourrait être résolu, avec quelques millions évidemment. Une idée me vient à l'esprit. Puisqu'il s'agit d'un petit navire, ne pourrait-on pas en faire un bateau à l'usage de nos écoles d'hydrographie ?

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Encore faudrait-il qu'il soit susceptible de flotter sans prendre de gîte !

M. LE PRESIDENT.- A mon avis, cela pourrait sans doute s'arranger.

M. CLAIREAUX.- Je me permets de faire une autre proposition. On pourrait utiliser ce navire comme hôtel à St-Pierre et Miquelon. Cela s'est déjà fait ailleurs.

M. LE PRESIDENT.- Cela exigerait une transformation totale.

M. YVON.- Je demande la parole.

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

M. YVON.- Monsieur le Ministre, la question que je vais poser aurait trouvé sa place lors de l'évocation du problème de la Corse, qui a été traité par mon collègue M. de Rocca-Serra.

Nous connaissons en effet les difficultés que rencontre la Corse en raison même de son caractère d'insularité. Or, il existe, tout le long du littoral français, un certain nombre d'îles qui éprouvent, peut-être à une échelle moins importante, les mêmes difficultés que la Corse. Pour toutes ces îles de notre littoral, il faudrait établir un statut. Le problème qui pourrait intéresser la marine marchande, c'est celui de la liaison de ces iles avec le continent. Les îles sont nombreuses dans la région que je représente. Si le Finistère possède trois îles, mon département, le Morbihan, possède Belle-Ile en Mer, Groix, HOedic et Houat. Plus au sud, on trouve les îles d'Yeu, de Noirmoutiers et d'autres encore.

Hier, ces îles étaient reliées au continent grâce à des navires qui étaient exploités par des sociétés privées. Toutes ces sociétés ont déposé leur bilan ou se sont mises en dissolution et elles ont préféré disparaître. Le problème étant d'intérêt général, cette liaison a été prise en charge par les départements, ce qui leur coûte horriblement cher.

En ce qui concerne le Morbihan, il doit construire, pour assurer la liaison de Belle-Ile en Mer, un bateau dont le prix de revient, pour le département, sera de 110 ou,120 millions de francs. Le problème va se poser également demain pour la liaison avec Groix. Il faudra envisager la construction d'un navire d'un prix de revient sensiblement égal.

Je me permets alors de poser la question. N'y aurait-il pas lieu d'établir un statut des îles et de voir dans quelles conditions, pour ce problème de leur liaison avec le continent, qui constitue en somme le prolongement de la route nationale, on pourrait faire intervenir l'Etat. Je suis ravi de voir, Monsieur le Ministre, que vous acquiescez à ma suggestion. Je vous demande donc de bien vouloir étudier cette question afin que nous puissions lui apporter une solution, car elle est d'un intérêt majeur pour les départements dont ces îles font partie.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Là encore, Monsieur le Sénateur, je ne peux mettre que ma bonne volonté à votre disposition.

La question de la desserte des îles côtières n'est pas de la compétence de la Marine marchande, mais du Ministère de l'Intérieur et du Ministère des Travaux Publics. Ceci résulte de l'avis du Conseil supérieur des Transports en date du 6 Juillet 1950. Je veux bien, tenant compte de votre intervention, faire part de vos suggestions à mes collègues de l'Intérieur et des Travaux Publics. Actuellement, le problème est départemental et vous demandez qu'il soit élevé d'un échelon. Il faudra agir dans ce sens. De mon côté, j'interviendrai pour que les ministères intéressés prennent l'initiative d'une disposition soit réglementaire, soit législative, en vue de modifier le statut des îles côtières et de permettre d'assurer les liaisons nécessaires.

M. YVON.- Je remercie M. le Ministre de sa volonté d'intervenir auprès de ses collègues. Je déplore que ce soit le département de l'Intérieur qui soit chargé de cela.

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Ainsi que les Travaux Publics.

M. YVON.- On pourrait peut-être envisager de faire intervenir le fonds routier. En tout cas, ce que je souhaite, c'est que l'Etat, que ce soit les Travaux Publics, l'Intérieur ou la Marine marchande, vienne soulager les finances départementales dans une situation qui devient insupportable.

M. POIRIER.- Nous avons fait quelque chose en donnant la loi d'aide pour la construction des bateaux du Morbihan.

M. YVON.- C'est quand même une construction navale et il n'y a pas de raison que la loi d'aide ne s'applique pas. Le chantier constructeur doit bénéficier, comme les autres, de cette loi.

M. ROLLAND.- Je voudrais que M. le Ministre prenne le même souci en faveur du bateau qui assure la desserte de l'île d'Ouessant et qui est à bout de souffle

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- Je ferai jouer la loi d'aide, Monsieur le Sénateur.

M. ROLLAND.- Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, je crois que M. Claireaux vous a posé une question.

- 54 -/- fin -

M. LE S/SECRETAIRE D'ETAT.- La question que M. Claireaux vient de me transmettre pose des problèmes techniques particuliers et nous amènera à discuter de chiffres très précis concernant les tonnages et les prix. Dans ces conditions, Monsieur le Sénateur, il serait peut-être préférable que nous prenions rendez-vous pour que nous examinions ensemble cette question, sur laquelle je ne pourrais d'ailleurs vous répondre aujourd'hui que par des approximations.

M. LE PRESIDENT.- Si vous le voulez bien, Messieurs, nous allons revenir au paquebot de l'Atlantique Nord, dans le souci que nous avons de donner à M. le Ministre une arme pour la poursuite de ses pourparlers.

Voici le texte que M. Delpuech me transmet :"La commission maintient ses décisions précédentes pour la construction du grand paquebot de l'Atlantique Nord et souhaite que des exigences financières ne l'oblige pas à revenir sur ses décisions".

C'est bien, mais cela me paraît insuffisant. Je propose que le texte suivant figure dans le compte-rendu de notre réunion :"M. le Sous-Secrétaire d'Etat a fait le point de la situation actuelle et reconnaît l'existence d'une impasse dûe à la différence entre le prix demandé par les chantiers de Penhoët pour la construction d'une unité de 55.000 tonneaux et les possibilités de financement par la Compagnie Générale Transatlantique (aide comprise). Après un large échange de vues, la commission a retenu, dans l'hypothèse où cette impasse se révèlerait décidément insurmontable, d'envisager une solution différente comportant la construction d'un paquebot de moindres dimensions, pour laquelle il pourrait être fait appel à la concurrence entre plusieurs chantiers français." (Assentiment)

Monsieur le Ministre, il me reste à vous remercier, au nom de notre commission, de toutes les précisions qui nous ont été fournies ainsi que des réponses que vous avez bien voulu apporter à chacun de nos collègues.

La séance est levée à 12 heures 45.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. SYMPHOR, Vice-Président

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

Séance du Jeudi 22 Mars 1956

-:-:-:-

La séance est ouverte à 15 Heures 45

-*-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, Etienne GAY, LE BOT, RAZAC, REPIQUET, de ROCCA SERRA, SYMPHOR.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, Vincent DELPUECH, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE DIGABEL, Jean-Louis ROLLAND, TRELLU.

Absents : MM. BERTRAND, BOUDINOT, CERNEAU, Léon DAVID, Yves ESTEVE, HOUDET, Albert LAMARQUE, LEONETTI, LONGUET, M'BODJE, PAUMELLE, Marc PAUZET, SCHIAFFINO, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-*-

../..

ORDRE DU JOUR

- Discussion du rapport de M. Symphor sur le projet de loi (n° 201, session 1955-1956), adopté avec modifications dans sa deuxième lecture, portant modification de la loi du 23 février 1941 concernant la perception de taxes locales de péages dans les ports maritimes de commerce.

- Questions diverses.

-*-

COMPTE RENDU

Taxes de péages dans les ports de commerce.

M. SYMPHOR,-Rapporteur.- Mes chers collègues, je vous présente aujourd'hui le rapport que j'ai établi sur le projet de loi dont nous avons déjà délibéré. Il est très bref puisqu'il se borne à rappeler la position prise précédemment par notre Commission sur deux points : nécessité de faire payer les taxes de péage aux produits de la mer mis à terre autrement que par bateau et obligation aux bateaux déchargeant leur poisson dans un port autre que leur port d'armement de faire bénéficier celui-ci d'une partie au moins de la taxe.

Sur le premier point, je propose la reprise pure et simple de notre précédent amendement que l'Assemblée Nationale n'a pas cru devoir retenir.

Sur le deuxième point, je propose le maintien de notre décision en modifiant toutefois la forme de notre amendement.

La nouvelle rédaction s'inspire de l'article 12, paragraphe 2, de la loi du 16 janvier 1921 qui prévoyait,

justement, une répartition du produit des taxes entre port d'armement et port de débarquement.

La Commission adopte, sans débat, les conclusions de son rapport et décide d'en demander la discussion immédiate, en séance publique.

La séance est levée à 15 Heures 55.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

A.B.

COMMISSION DE LA MARINE & DES PÊCHES

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

Présidence de M. Roger LACHEVRE, Président

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

Séance du Jeudi 26 avril 1956

-=-=-=-=-=-=-=-=-

La séance est ouverte à 11 heures 10

-*-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Yves ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, REPIQUET TRELLU, Joseph YVON.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, Marc PAUZET, RAZAC, Jean-Louis ROLLAND.

Suppléants : MM. FLORISSON, JOSSE.

Absents : MM. BERTRAND, BOUDINOT, CERNEAU, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Etienne GAY, HOUDET, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, LONGUET, M'BODJE, PAUMELLE, de ROCCA SERRA, SCHIAFFINO, SYMPHOR, ZAFIMAHOVA.

-*-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Nomination d'un rapporteur pour la proposition de loi (n° 361, session 1955-1956), adoptée par l'Assemblée Nationale, relative aux taxes d'usage des installations d'outillage concédé dans les ports de pêche.

II- Questions diverses.

-=-=-=-=-

COMPTE RENDU

Nomination de rapporteur

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, Nous devons nommer un rapporteur pour la proposition de loi (n° 361, session 1955-1956) adoptée par l'Assemblée Nationale, relative aux taxes d'usage des installations d'outillage concédé dans les ports de pêche.

Je vous propose M. Trellu.

Il en est ainsi décidé.

-*-

Questions diverses

Audition du Directeur Général de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. LE PRESIDENT.- J'avais pensé qu'il aurait été intéressant pour notre commission d'entendre M.ANDUZE FARIS, Directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes, sur la situation actuelle de nos lignes maritimes du Moyen Orient, de l'Extrême-Orient, de Madagascar et du Pacifique. Nous aurions pu l'inviter à venir nous faire un exposé.

M. FLORISSON.- Cette idée est excellente. Nous pourrions ainsi poser des questions et demander, par exemple, pourquoi, alors que la flotte marchande de la Compagnie est suffisante, on affrête des bateaux anglais ? Peut-être est-ce parce que la Compagnie des Messageries Maritimes est une filiale des Compagnies anglaises ?

../..

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose cette audition pour le 23 mai.

Il en est ainsi décidé.

Crédit Maritime Mutuel

M. LE PRESIDENT.- Nous devons désigner un membre de notre commission pour représenter le Conseil de la République au sein de la Commission Supérieure du Crédit Maritime Mutuel, en remplacement de M. Denvers.

Je vous propose M. Estève.

Il en est ainsi décidé.

Paquebot Atlantique Nord

M. LE PRESIDENT.- A propos de cette importante question de la construction du nouveau paquebot de l'Atlantique-Nord, il m'avait paru intéressant de provoquer une réunion commune des deux commissions de la Marine de l'Assemblée Nationale et du Conseil de la République et j'avais écrit dans ce sens la lettre suivante au Président Febvay:

"Monsieur le Président et Cher Collègue,

"Au cours de sa séance du 7 mars, la Commission de la Marine Marchande du Conseil de la République a entendu M. le Secrétaire d'Etat sur le problème de la construction du paquebot transatlantique.

"La discussion qui a suivi, les explications données par le Ministre, ont confirmé la Commission dans l'opinion qu'elle avait que le projet se trouve actuellement dans une impasse.

"La Commission que j'ai l'honneur de présider estime qu'il est impossible de laisser ce problème d'intérêt national s'enliser davantage sur le terrain où il semble se trouver aujourd'hui. Un communiqué publié par la presse donne l'impression que les

../..

services de la Marine Marchande, après avoir donné leur accord à la conception technique du navire, laissent la Compagnie Transatlantique et les chantiers de Penhoët dos à dos pour discuter du prix auquel ce navire sera livré.

"Les discussions engagées devant le Parlement permettaient d'envisager deux possibilités de financement:

1°/- construction sur fonds budgétaires;
2°/- financement par l'armateur.

"L'inscription au chapitre 63.00 du budget 1955 de la Marine Marchande d'une première tranche de crédits de paiement de 4 milliards 100 millions affectés à un chapitre spécial confirme qu'après les déclarations successives des Ministres responsables, le Gouvernement s'est rallié à la deuxième solution: le financement par l'armateur.

"Cette décision semble avoir été prise en raison de la convention qui oblige la Compagnie Transatlantique à procéder au remplacement des navires hors d'âge affectés à l'exploitation des services contractuels.

"La Compagnie Transatlantique doit, en conséquence, discuter du prix du navire.

"La Commission de la Marine Marchande du Conseil de la République estime que cette discussion doit faire apparaître clairement le prix du paquebot dans les conditions où ce prix apparaît actuellement pour des navires de catégories diverses dans les contrats signés par tous les armateurs, c'est-à-dire "le juste prix" qui constitue, par rapport au prix international, le prix acceptable pour l'armateur français.

"Ce juste prix représente la première tranche et la plus importante du financement du navire.

"La seconde tranche est constituée par l'allocation prévue par la loi Defferre, allocation qui reste généralement ignorée de l'armateur, tout au moins dans le calcul de son établissement qui incombe aux services de la Marine Marchande.

"La première tranche est règlée par l'armateur au constructeur.

"La seconde tranche parvient aux Chantiers par un virement effectué directement par les services de la Marine Marchande, dans le cadre des crédits inscrits au chapitre de la loi d'aide à la construction navale.

"L'impasse devant laquelle nous nous trouvons résulte de l'impossibilité d'arriver au prix exigé par les Chantiers de

Penhoët en ajoutant au juste prix international, tout au moins tel qu'il est présenté actuellement par la Compagnie Transatlantique, l'allocation prévue par la loi du 24 mai 1951.

"Cette question doit être éclaircie. Etant donné les positions prises par les deux Assemblées et en raison de l'importance du problème, j'ai l'honneur de vous suggérer une réunion commune de nos deux commissions en présence du Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, du Ministre des Finances et des Présidents des Chantiers de Penhoët et de la Compagnie Générale Transatlantique.

"Veuillez agréer, Monsieur le Président et Cher Collègue, l'expression de mes sentiments les plus cordialement dévoués."

Le 21 mars le Président Febvay m'a répondu dans les termes suivants:

"Monsieur le Président et Cher Collègue,

"J'ai donné connaissance à la commission de la Marine marchande de l'Assemblée nationale de votre lettre en date du 6 mars, et attiré son attention sur la suggestion que vous m'avez faite d'une réunion commune des deux commissions en présence du Secrétaire d'Etat à la Marine marchande, du ministre des Finances et des présidents directeurs généraux des chantiers de Penhoët et de la Compagnie Générale Transatlantique.

"La commission de la Marine marchande de l'Assemblée Nationale a constaté, comme celle du Conseil de la République, l'impasse dans laquelle se trouve le projet de construction du paquebot envisagé pour la ligne de l'Atlantique-Nord, et a entendu à deux reprises, M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

"Cependant certains de mes collègues ont émis des objections à une réunion commune des deux commissions, au cours de laquelle seraient entendus les représentants des chantiers de Penhoët et de la Compagnie Générale Transatlantique.

"Ces objections sont, les unes d'ordre constitutionnel, le pouvoir exécutif paraissant seul qualifié pour trancher un tel différend, les autres d'ordre réglementaire.

"D'autre part l'efficacité d'une confrontation des intéressés devant la commission a été mise en doute, car elle n'aboutirait probablement qu'à la confirmation des thèses exposées par le ministre et dont le sous-secrétaire d'Etat a fait un exposé qu'il a promis de compléter si des renseignements nouveaux lui étaient

../..

fournis au cours des pourparlers qu'il continue avec les parties en cause.

"Aussi je m'excuse de ne pouvoir répondre favorablement à votre suggestion, dont la commission a cependant apprécié l'aimable intention.

"Veuillez agréer, Monsieur le Président et Cher Collègue, l'expression de mes sentiments les plus cordialement dévoués."

Je ne veux pas insister -du reste- sur cette fin de non recevoir.

Ainsi donc, les Finances continuent à "torpiller" le projet de constructions de grand navire et on en vient au paquebot de 35.000 tonnes. A mon avis cela est une erreur car on réduit ainsi à néant tous les travaux préparatoires et les pourparlers.

Mon opinion est que l'on revient à ce projet de 35.000 tonne parce que l'arrière pensée est de ne rien construire du tout, et on nous proposera ensuite de remettre en état le "Pasteur" qui pourra encore durer quelques années.

Il sera donc nécessaire de reprendre la question au moment du vote du collectif et je regrette que la suggestion que j'avais faite à l'Assemblée Nationale n'ait pas été retenue.

J'ai eu des informations sur les projets de différents pays étrangers en matière de construction et je constate que nous sommes nettement dépassés.

M. YVON.- C'est dans ce domaine comme dans tous les autres, la continuation de notre politique d'abandon.

M. LE PRESIDENT.- Au sujet de nos visites dans les ports de pêche, je vous rappelle que nous sommes attendus à Fécamp.

Nous en reparlerons à notre prochaine réunion.

La séance est levée à 12 heures.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M.Roger LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 23 mai 1956

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 30

-:-:-

Présents : MM.Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Etienne GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, Joseph YVON.

Excusés : MM.ABEL-DURAND, CERNEAU, HOUDET, LE DIGABEL, RAZAC, REPIQUET, SYMPHOR, TRELLU.

Suppléants : MM.Louis ANDRE, FLORISSON, LEBRETON.

Absents : MM.BERTRAND, BOUDINOT, ESTEVE, LEONETTI, LONGUET, M'BODGE, PAUMELLE, de ROCCA SERRA, ZAFIMAHOVA.

-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Audition de M.ANDUZE-FARIS, Président de la Compagnie des Messageries Maritimes.

II - Questions diverses.

-:-:-

COMPTE RENDU

Audition de M.Anduze-Faris

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je suis heureux de saluer la présence parmi nous de M.Anduze-Faris, Président de la Compagnie des Messageries Maritimes, et de son Directeur-général, M.Carour, qui ont bien voulu accepter de venir nous faire le point de leurs activités.

Je donne la parole à M.Anduze-Faris.

M.ANDUZE-FARIS.- Messieurs, je suis sensible à la courtoise invitation qui me vaut aujourd'hui l'honneur de me présenter devant votre commission.

Je me propose de vous exposer l'état actuel du trafic assuré par les Messageries Maritimes.

1°) En Méditerranée : Après la fin des hostilités, le renouvellement des conventions a tenu compte des modifications imposées par les circonstances nouvelles : disparition du mandat français au Liban et en Syrie, notamment, et développement du trafic aérien.

La Méditerranée est desservie par 17 compagnies de navigation françaises et étrangères, la concurrence y est donc très vive.

Les conventions ont très prudemment réduit la participation française à ce trafic.

Sur la ligne de Beyrouth, le service fut assuré d'abord par le "Providence", puis par le "Champollion". Après naufrage de celui-ci, on a eu recours au "Maréchal Joffre".

Le trafic maritime est difficilement rentable parce que saisonnier. Il apparait donc inutile de construire un nouveau paquebot.

.../...

D'autant plus que le problème de l'utilisation de "La Marseillaise" s'est posé à ce moment. Devenu inutile sur la ligne d'Indochine où il était affecté, il apparut qu'il serait le mieux utilisé sur la ligne de Méditerranée, après avoir envisagé de le vendre ou de l'utiliser temporairement sur la ligne des Antilles de la Transat.

Grâce à "La Marseillaise", l'escale du Pirée a été rétablie de façon très utile, commercialement et politiquement.

D'autre part, on a assisté à un afflux sensible de clients qui empruntent la 3ème classe.

Il est encore trop tôt pour tirer les conclusions de la nouvelle affectation de ce paquebot, mais il est certain que cela sera coûteux.

2°) <u>En Extrême-Orient</u> : Notre trafic est durement touché par la disparition de la présence française, en fait, de l'Indochine, phénomène qui s'ajoute à la disparition antérieure de l'escale de Changaï.

Actuellement, nous n'avons plus que 3 paquebots sur l'Indochine. Pour les marchandises, le trafic disparaît peu à peu. Pour les premiers mois de 1956 : baisse de recettes 21%, de 1954 à 1955, pour l'Indochine 32%, 42% pour les transports maritimes, 16% pour le trafic civil.

Ce mouvement va se poursuivre au cours des prochains mois.

En outre, nous devons faire face à une augmentation des charges : 66% de 1950 à 1954.

Nous avons été conduits à chercher des trafics de remplacement. Pour les paquebots, on peut espérer compenser la perte de l'Indochine grâce au Japon, aux Philippines, à Ceylan, etc..

Nous avons l'avantage d'avoir les meilleurs paquebots et le meilleur service à bord, ce qui permet d'affronter la concurrence.

Pour les cargos, nous avons conclu un accord avec les Chargeurs Réunis et nous essayons de pousser dans l'Océan Indien et sur l'Afrique du Sud où nous nous heurtons aux pavillons déjà installés sur place : anglais, hollandais et allemand notamment.

Nous avons envisagé de développer le trafic cargo sur les côtes indiennes. Nous y parviendrons quand nous aurons achevé de construire nos derniers cargos.

.../...

Sur la ligne de Chine, des entraves au développement sont dues aux difficultés d'ordre politique et à l'interdiction de transporter de nombreuses catégories de marchandises dites stratégiques. Il faut espérer que les Américains desserreront ces restrictions.

Sur l'Australie, nous obtenons de bons résultats qui se confirmeront dans l'avenir.

Telles sont les grandes lignes de la politique suivie par notre Compagnie. Nous faisons de notre mieux mais nous ne devons pas nous faire d'illusions sur les difficultés qui vont venir.

M.LE PRESIDENT.- Monsieur le Président, nous vous remercions de la clarté de votre exposé. Je donnerai maintenant la parole à ceux de nos collègues qui désireraient présenter quelques observations.

M.CASTELLANI.- J'ai plusieurs questions à poser :

a) y a-t-il tendance à réduire le nombre de classes à bord des paquebots ? La 3ème me paraît devoir être supprimée.

b) les connaissements directs seront-ils maintenus ?

c) constitution d'une société de batelage pour assurer les travaux de manutention dans les ports, secondaires surtout.

d) liaison avec l'Afrique du Sud : y a-t-il des départs réguliers entre Madagascar et ce pays ?

e) précisions sur le pourcentage du trafic avec l'Indochine, pour les marchandises "civiles".

M.SCHIAFFINO.- Il faudrait favoriser les exportations de l'Algérie en supprimant les surtaxes d'escales qui frappent le trafic sur l'Extrême-Orient. Qu'en pense le Président Anduze-Faris ?

M.ANDUZE-FARIS.-

a) A la première question de M.Castellani, je réponds qu'il me paraît préférable de n'avoir plus que 2 classes sur les paquebots. Mais nous avons été obligés de maintenir ou même de créer une 3ème classe, à cause des différenciations administratives des grades des fonctionnaires civils et militaires transportés.

.../...

b) Les connaissements directs sont petit à petit rétablis, mais le problème des manutentions et transbordements reste posé. Il est lié à la construction du canal de Pangalanes sur la côte-est de Madagascar.

c) L'uniformisation du batelage par la construction d'une société unique est très souhaitable. Malheureusement, rien n'a encore été fait et cela ne dépend pas de notre Compagnie.

M.CASTELLANI.- Je pense que les Compagnies de navigation pourraient prendre l'initiative et aussi une participation financière.

M.ANDUZE-FARIS.- Entre Madagascar et l'Afrique du Sud, le trafic est difficile à développer, les échanges économiques étant rares. Mais nous nous efforcerons d'améliorer la situation.

A M.Schiaffino, je ne peux que répondre que notre Compagnie a le ferme désir d'aider l'expansion économique de l'Algérie. La surtaxe d'escale qui frappe ses ports ne les frappe pas seuls, il y en a aussi pour Sète.

M.SCHIAFFINO.- Les exportations algériennes portent surtout sur le vin, le tabac et les fruits. Il faut les favoriser sinon la situation économique s'aggravera, la viticulture notamment. Il peut s'ensuivre une réduction du marché du travail, avec toutes ses conséquences sociales et politiques.Si les Messageries Maritimes supprimaient les surtaxes d'escales, elles y gagneraient en définitive.

M.ANDUZE-FARIS.- Les statistiques dont je dispose ici ne me permettent pas de répondre à M.Castellani aussi précisément qu'il le souhaite sur les variations de trafic sur l'Indochine.

Il est difficile de faire des comparaisons valables entre le trafic d'avant-guerre et le trafic actuel.

M.DELPUECH.- Quelles sont les perspectives de reprise de trafic avec la Chine et le Nord-Vietnam ?

M.ANDUZE-FARIS.- Nous sommes restés sur place autant que possible et nous pourrons démarrer de nouveau dès que les circonstances le permettront. Les restrictions doivent se relâcher et des missions économiques en Chine, comme celle de M.Rochereau sont très utiles.

M.LE PRESIDENT.- Quelle est l'activité de la flotte commerciale japonaise ?

.../...

M.ANDUZE-FARIS.- Elle est rétablie et tend encore à se développer. Elle fait une concurrence sévère aux autres armements, avec baisses de tarifs, les compagnies étant soutenues financièrement par le gouvernement japonais. Des démarches sont en cours pour remédier à cet état de choses.

M.LE PRESIDENT.- Une dernière question pour terminer : comment envisagez-vous, Monsieur le Président, le fonctionnement des Conventions ?

M.ANDUZE-FARIS.- De 1949 à 1951, aucune participation de l'Etat. Faible participation en 1951 et 1952. Puis aucune participation. Pendant ce temps, des dividendes ont été distribués à l'Etat.

Pour l'exercice 1955, déficit moindre qu'en 1954.

Pour 1956, le déficit dépassera sans doute le maximum de subvention. Il faut donc entrevoir une révision de la Convention.

Notre flotte comprend, en paquebots, outre "La Marseillaise", 3 sur l'Extrême-Orient, 4 sur Madagascar, 2 sur le Pacifique; en cargos : 32 en 1955 dont 2 de 11.000 tonnes, cédés par les Anglais, 3 autres de 11.000 tonnes, 4 de 9.500 tonnes (et 10 en commande), 5 de 9.000 tonnes également en commande.

Nous sommes menacés par un projet de retrait des liberty ships par l'Etat, qui en est propriétaire. Il faut souhaiter que ce projet n'aboutisse pas, ce serait catastrophique pour l'armement français.

Nous n'avons pas de difficultés avec notre personnel, mais les charges qu'il nous occasionne sont de plus en plus lourdes.

M.LE PRESIDENT.- Utilisez-vous beaucoup de marins originaires d'outre-mer ?

M.ANDUZE-FARIS.- De moins en moins depuis qu'il n'y a plus de chauffe au charbon. Il faudrait les rééduquer pour mieux les utiliser.

M.FLORISSON.- Je suis obligé de constater, une fois de plus, que l'Océanie est sacrifiée dans le problème des relations maritimes avec la France.

M.ANDUZE-FARIS.- J'ai répondu à toutes les questions qui m'ont été posées. Je suis prêt à répondre à celles que voudra bien me poser M.Florisson.

M.FLORISSON.- Il est trop tard !

.../...

M.LE PRESIDENT.- Plus personne ne demandant la parole, il ne me reste plus que l'agréable devoir de remercier de nouveau MM.Anduze-Faris et Carour et les assurer que notre commission tiendra, le cas échéant, le plus grand compte des informations qu'elle vient de recueillir.

La séance est levée à 12 heures 5

Le Président.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

LL

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du jeudi 31 mai 1956

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

La séance est ouverte à 10 heures 35

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

Présents : MM. Etienne GAY, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, TRELLU, Joseph YVON.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, DELPUECH, HOUDET, M'BODJE, RAZAC, REPIQUET, SYMPHOR.

Suppléants : MM. Louis ANDRE, FLORISSON, Paul ROBERT.

Absents : MM. BERTRAND, BOUDINOT, CERNEAU, Léon DAVID, Yves ESTEVE, Albert LAMARQUE, LEONETTI, LONGUET, PAUMELLE, de ROCCA SERRA, ZAFIMAHOVA.

-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Trellu sur la proposition de loi (n° 361, session 1955-1956), adoptée par l'Assemblée Nationale, relative aux taxes d'usage des installations d'outillage concédé dans les ports de pêche.

II - Nomination d'un rapporteur pour la proposition de résolution (n° 462, session 1955-1956) de M. Brettes, tendant à inviter le Gouvernement à rétablir la ligne maritime Bordeaux-Brésil-La Plata et à prévoir l'affectation sur cette ligne d'un navire de la classe du "Pasteur".

III - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU

Taxes d'usage dans les ports de pêche

M. LACHEVRE, PRESIDENT.- Mes chers Collègues, je donne la parole à M. Trellu, rapporteur de la proposition de loi soumise à nos délibérations.

M. TRELLU.- Messieurs, le texte législatif que nous a transmis l'Assemblée Nationale n'a d'autre objet que de régulariser une situation de fait existant dans plusieurs ports, pour l'étendre à l'ensemble des ports de pêche.

Jusqu'ici, les dispositions légales sont muettes sur le mode de tarification pour l'usage des outillages publics concédés; le Conseil d'Etat s'était montré, en 1941, hostile à une tarification "ad valorem". Si l'on avait suivi cet avis, il s'en serait suivi d'appréciables perturbations dans la collecte des taxes et, notamment, la nécessité de recruter du personnel supplémentaire afin de faire un décompte exact de ces taxes selon la nature du poisson débarqué.

Si l'on tient compte du fait que ce poisson est généralement vendu "au lot", suivant un système dit "à l'estime", on constate que l'application d'une taxe "ad valorem" peut se faire sans difficultés et, pour ainsi dire, automatiquement.

C'est pourquoi je ne peux qu'engager notre Commission à se rallier à la proposition de loi soumise à ses délibérations.

M. SCHIAFFINO.- Je me suis préoccupé des répercussions de l'application de ce texte dans nos ports algériens et j'en suis un peu inquiet. Qui nous assure qu'après le poisson, ne seront pas frappés de taxes les autres produits manutentionnés dans les ports ?

M. LE PRESIDENT.- La proposition de loi ne vise que les ports de pêche. Les taxes seront extrêmement utiles pour assurer l'entretien de leur outillage. Le calcul en sera simple et rapide, basé sur la valeur du poisson débarqué.

Il semble donc raisonnable d'adopter ces nouvelles dispositions.

M. SCHIAFFINO.- Les cahiers des charges des ports stipulent que les taxes d'usage doivent être perçues de façon uniforme, quelles que soient les matières. Il faudrait préciser que les taxes visées par la proposition de loi ne peuvent concerner que le poisson.

M. LE PRESIDENT.- On peut le rappeler dans le rapport, cela ne change rien.

Le rapport de M. Trellu est adopté.

*

* *

Rétablissement de la ligne Bordeaux-La Plata

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des candidats au rapport de la proposition de résolution (n° 462, session 1955-1956) de M. Brettes, tendant à inviter le Gouvernement à rétablir la ligne maritime Bordeaux-Brésil-La Plata et à prévoir l'affectation sur cette ligne d'un navire de la classe du "Pasteur".

M. PAUZET.- En ma qualité de Bordelais, je prendrais volontiers le rapport.

M. Pauzet est désigné comme rapporteur.

M. SCHIAFFINO.- Avant de discuter le rapport, je me permettrai de faire remarquer qu'il existe déjà des lignes maritimes entre la France et l'Amérique du Sud. Leur exploitation est difficile; est-il opportun d'en créer une nouvelle ?

M. LE PRESIDENT.- C'est une question délicate. Peut-être un Bordelais sera-t-il gêné de présenter la réponse prévisible.

M. YVON.- Les Italiens exploitent des paquebots sur l'Atlantique Sud. Comment s'en tirent-ils ?

M. SCHIAFFINO.- L'Etat italien comble le déficit, sous une forme ou sous une autre.

A ce sujet, je pourrai communiquer à la Commission une étude anglaise très intéressante sur les comptes d'exploitation des paquebots.

M. FLORISSON.- Il se pose un problème d'utilisation du port de Bordeaux, de plus en plus délaissé, au profit de Marseille, ce qui est anti-économique. Par exemple, on envoie par chemin de fer les bois des Landes pour les embarquer à Marseille.

Il faudrait aussi améliorer les services de cabotage national.

M. SCHIAFFINO.- Cette activité a pratiquement disparu au bénéfice de la route et du rail.

Pour les paquebots, Bordeaux a le désavantage d'être excentré.

La séance est levée à 11 heures 15.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 27 Juin 1956

-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 Heures 20

-*-

Présents : MM. ABEL-DURAND, JEZEQUEL, LACHEVRE, LONGUET, RAZAC, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR.

Excusés : MM. Jules CASTELLANI, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, Etienne GAY, HOUDET, M'BODJE, Marc PAUZET, REPIQUET, SCHIAFFINO, TRELLU.

Suppléants : MM. FLORISSON, GOURA, Hassan GOULED, Yves JAOUEN, ROBERT.

Absents : MM. BERTRAND, BOUDINOT, CERNEAU, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, de ROCCA-SERRA, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

-*-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Examen du projet de loi (n° 2176 A.N.), relatif au reclassement des ex-pilotes de la station de Haïphong .

II - Echange de vues sur le collectif budgétaire (n° 1487 A.N.) en ce qui concerne les crédits de la Marine marchande.

III - Questions diverses.

-*-

COMPTE RENDU

Pilotes de Haïphong.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, nous serons prochainement saisis d'un projet de loi, concernant le reclassement des ex-pilotes de la station de Haïphong, que votera l'Assemblée Nationale mardi prochain.

Il y a urgence à faire promulguer ce texte pour sortir ces pilotes de la situation ambigüe dans laquelle ils se trouvent.

C'est pourquoi il m'apparaît utile de désigner dès maintenant un rapporteur afin de gagner du temps.

Sur le fond, il n'y aura, sans doute, rien à dire. Qui désire prendre le rapport ?

M. SYMPHOR est désigné comme rapporteur.

M. SYMPHOR.- Ce projet de loi ne soulève aucune difficulté. Je ne peux qu'en proposer le vote par notre Commission.

M. LE PRESIDENT.- Dans ces conditions, notre Commission décidera, sans doute, d'adopter immédiatement les conclusions de son rapporteur ?

Il en est ainsi décidé.

../..

M. LE PRESIDENT.- Nous pourrons ainsi proposer au Conseil de la République la discussion immédiate du projet de loi dès sa transmission par l'Assemblée Nationale.

Il en est ainsi décidé.

*

* *

Collectif financier (Marine marchande)

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, nous aurons très prochainement à nous prononcer sur le projet de collectif financier, en ce qui concerne la Marine marchande.

Je ne sais encore si nous aurons à désigner un rapporteur pour avis de notre Commission. Mais, d'ores et déjà, nous pouvons passer en revue les différentes rubriques sur lesquelles il vous paraîtrait opportun d'intervenir.

A l'Assemblée Nationale, beaucoup de sujets ont été traités : enseignement maritime, situation des gardes maritimes, constructions navales, pêches, etc...

Je pense qu'ici il serait bon, pour éviter des redites et provoquer un débat intéressant, que chaque membre de la Commission désirant intervenir se consacre à un sujet délimité .

M. JAOUEN.- J'ai l'intention d'évoquer le problème posé par la pollution des eaux bretonnes par les pétroliers qui procèdent au nettoyage de leurs soutes trop près des côtes. Il en résulte des dépôts de déchets sur le littoral, extrêmement nuisibles à la pêche et au tourisme.

Il faudrait porter de 50 à 100 milles la limite extrême d'autorisation de vidange des pétroliers.

M. JEZEQUEL.- Il convient de souligner la situation défavorisée des marins du commerce pensionnés, par rapport à leurs camarades de la marine nationale, en matière de soins médicaux.

M. ABEL-DURAND.- Une amélioration est en cours : il existe actuellement un service ambulant de dépistage de la tuberculose chez les marins. Mais c'est encore très insuffisant. C'est pourquoi l'intervention de M. Jézéquel vient à point.

M. FLORISSON.- Je reviens à la question soulevée par M. Jaouen ; j'estime que 100 milles seront insuffisants.

D'autre part, je soulèverai, encore une fois, le problème des liaisons maritimes entre les îles de l'Océanie.

Elles sont anarchiques et inefficaces. Il faudrait les confier à la seule Compagnie des Messageries maritimes.

M. ROLLAND.- Je profiterai du débat pour rappeler la situation désastreuse des anciens quartiers-maîtres et seconds maîtres qui sont passés dans les cadres des commis de l'Inscription maritime et dont les traitements actuels sont très inférieurs aux soldes qu'ils auraient s'ils étaient restés dans leur cadre d'origine et ce, malgré les promesses formelles qui leur ont été faites jadis.

M. Hassan GOULED.- Je parlerai de la situation des marins originaires d'Outre-Mer en chômage, qui a fait récemment l'objet d'une enquête par notre Commission de la France d'Outre-Mer.

M. SYMPHOR.- Je rappellerai tous les problèmes en suspens dans les départements d'Outre-Mer relatifs à la marine marchande.

M. LONGUET.- Je dirai sans doute quelques mots sur les tarifs de fret, souvent nuisibles au développement économique de nos Territoires d'Outre-Mer.

M. CLAIREAUX.- Qui interviendra sur la libération des échanges et ses répercussions sur la pêche française ?

M. LE PRESIDENT.- Sans doute un de nos collègues côtiers !

M. CLAIREAUX.- Il y a des abus, notamment à Boulogne, où l'on importe du poisson frais, soi-disant congelé.

M. LE PRESIDENT.- Quant à moi, j'interviendrai sur l'aide à la construction navale et la construction du futur paquebot de l'Atlantique-Nord.

La séance est levée à 11 heures.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. ROBERT, président d'âge

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

Séance du Vendredi 5 octobre I956

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

La séance est ouverte à I5 heures 45

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

Présents : MM. BOUDINOT, Henri CORNAT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Etienne GAY, LACHEVRE, Marc PAUZET, RAMAMPY, REPIQUET, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR,

Suppléants : MM. ANDRE, ROBERT

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, DURIEUX, ESTEVE, HOUDET, JEZEQUEL, RAZAC, TELLIER, TRELLU, YVON

Absents : MM. GOURA, Albert LAMARQUE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, SCHIAFFINO, ZAFIMAHOVA.

ORDRE DU JOUR

a) constitution de la commission.

b) nomination de :

- I membre de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées;

- I membre de la commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique (et, éventuellement, 1 membre suppléant).

COMPTE-RENDU

Constitution de la commission

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, je vous souhaite la bienvenue à tous, et, sans perdre de temps, je vous invite à procéder à la désignation du bureau de la commission.

M.CORNAT.- Je pense être l'interprète de la Commission unanime en proposant la reconduction pure et simple du bureau.

M. LE PRESIDENT.- Je constate qu'il n'y a pas d'opposition au contraire.

Le précédent bureau est donc reconduit, à l'unanimité, dans la composition suivante :

Président : M. Roger Lachèvre,

Vice-Présidents : MM. Symphor et Razac,

Secrétaires : MM. Jézéquel et Vincent Delpuech.

Sous les applaudissements M. Lachèvre prend la présidence de la séance.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, je vous remercie vivement de l'honneur que vous me faites et de la confiance que vous me témoignez de nouveau.

Au cours de la nouvelle session, nous nous efforcerons - et pour ma part je m'y engage - de maintenir l'atmosphère de

.../..

cordialité dans le travail qui caractérise notre commission.

Notre activité, au cours de la précédente session, a été féconde, notamment en ce qui concerne les problèmes relatifs à la construction navale et à son financement.

Nous avons encore des projets à réaliser : la poursuite de notre enquête dans les ports de pêche en est un qui nous tient à tous à coeur. Nous aurons aussi à nous pencher sur les problèmes posés à la Marine marchande par le développement de la crise de Suez, et, d'ici quelques semaines, nous serons saisis du budget.

Ce sera pour nous l'occasion de demander l'audition du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande et de faire le point avec lui.

En attendant, à une date qui vous sera bientôt précisée, nous irons visiter le Salon Nautique, comme nous l'avons fait l'an dernier.

La séance est levée à 15 heures 55, après la désignation de M. Castellani comme membre de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées, et de M. de Rocca-Sarra comme membre de la commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique.

Le Président

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. Roger LACHEVRE, Président

-:-:-:-:-:-

Séance du Mercredi 28 Novembre 1956

-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 Heures

-:-

Présents : MM. Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, DURIEUX, Etienne GAY, HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LEONETTI, RAZAC, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, SYMPHOR.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, AUBE, Yves ESTEVE, LE DIGABEL, PAUZET, RAMAMPY, REPIQUET, Gabriel TELLIER, TRELLU, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Suppléant : M. FLORISSON.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, GOURA, PAUMELLE.

Assistait, en outre, à la séance : M. COURRIERE, Rapporteur spécial de la Commission des Finances.

-:-:-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Audition de M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

II - Echange de vues sur le projet de loi (n° 2951 A.N. 3me Législ.), en ce qui concerne les crédits de la Marine marchande.

III - Questions diverses.

-:-

COMPTE RENDU

Audition de M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande (voir compte rendu sténographique joint).

../..

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, la séance est ouverte. Vous me permettrez de saluer en votre nom M. le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande qui a bien voulu venir devant notre Commission pour l'entretenir de son budget, et de lui souhaiter une cordiale bienvenue. Vous me permettrez également de saluer la présence de notre collègue M. Courrière qui est le Rapporteur éclairé de ce budget à la Commission des Finances et qui a bien voulu assister à notre réunion pour nous guider dans cette discussion. Je vous signale qu'on nous a distribué une note rédigée par le Président de la Commission des Finances et qui est en quelque sorte le moyen de se servir du budget que nous avons entre les mains cette année, et dont la présentation est assez nouvelle.

Je voudrais excuser un certain nombre de nos Collègues qui sont retenus ce matin dans les Conseils généraux, tel M. le Président Abel Durand, ainsi que ceux d'entre nous qui sont retenus au Conseil supérieur des Invalides, qui tient séance en ce moment. Il n'est évidemment pas facile de trouver une date qui convienne à tout le monde. Vous comprenez les raisons pour lesquelles j'ème suis efforcé de tenir compte à la fois des considérations du Ministre et de celles de notre Rapporteur à la Commission des Finances. Je vous signale enfin que notre excellent Collègue M. Le Digabel a été opéré lundi et qu'il est actuellement en clinique. Vous me permettrez de lui adresser nos meilleurs voeux pour un prompt rétablissement.

Nous allons maintenant commencer à travailler. Si vous en êtes d'accord, Monsieur le Ministre, notre Collègue M. Courrière pourrait nous dire, tout d'abord, quelques mots sur la meilleure façon de suivre le budget. Vous pourriez ensuite nous faire un exposé sur les modifications sensibles qui sont apportées dans ce budget de 1957 par rapport à celui de 1956.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Je suis d'accord avec vous, Monsieur le Président, sur cette procédure.

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

M. COURRIERE.- Mes chers Collègues, jusqu'à maintenant, les prévisions budgétaires étaient présentées par chapitre et par article. A l'heure actuelle, pour pouvoir comprendre ce que demande le Gouvernement, il faut avoir sous les yeux à la fois les documents numéros 2.951 et 2.951 - annexe II, qui sont des "bleus" et le document vert qui est le budget voté en 1956.

En ce qui me concerne, je considère que la présentation budgétaire, telle qu'elle est réalisée actuellement, est beaucoup trop "globaliste" et qu'elle ne donne pas les éléments d'information suffisants pour que nous puissions connaître, à travers elle, quelles sont exactement les intentions du Gouvernement.

On nous dit qu'on peut trouver, dans les divers ministères, les informations qui nous manquent. C'est exact pour certains ministères, c'est inexact pour d'autres. Ce que je constate, et je m'excuse de le dire devant M. le Secrétaire d'Etat, c'est qu'il n'existe pas, dans un ministère quelconque, un fonctionnaire qui soit assez indépendant du Ministre, ce qui me paraît essentiel, et qui soit suceptible de donner au Rapporteur de la Commission des Finances ou à la Commission spécialisée, les informations et les renseignements qu'on lui demande, notamment d'indiquer ce que peuvent éventuellement déceler certains crédits ou certaines positions qui peuvent avoir par la suite de graves conséquences.

Cela dit, le budget de la Marine marchande, que vous trouvez à la page 109 du "bleu", annexe 1, vous est présenté sous la forme suivante. Aux titres III et IV, à la première colonne, vous trouvez les crédits votés en 1956, à la deuxième colonne, les crédits de 1956 auxquels on a ajouté des autorisations de dépenses ou les décisions du Parlement intervenues entre le moment du vote du budget et la fin de l'année 1956; enfin, dans la troisième colonne, les sommes demandées pour le budget de 1957. Pour pouvoir comprendre ce que signifient les mots : personnel, matériel, travaux d'entretien, subventions, dépenses diverses, etc..., il faut vous reporter au document vert qui représente le budget de l'an dernier. Vous trouverez là les éléments vous permettant de savoir ce que contiennent ces différents termes. C'est donc à une comparaison entre le "Vert" et le "bleu" qu'il faut procéder.

Ces observations étant faites, le mieux serait, je crois, que M. le Ministre nous donne maintenant les explications qu'il entend nous fournir sur ce budget.

M. LE PRESIDENT.- Je remercie M. Courrière de ces utiles indications. La méthode qu'il propose me paraît, en effet, la meilleure et, s'il n'y voit pas d'inconvénient, je vais donner immédiatement la parole à M. le Ministre.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Je vous remercie d'abord, mon cher Président, de vos paroles de bienvenue. J'ai noté l'observation liminaire de M. Courrière, disant que ce budget se présente sous une forme "globaliste" - pour reprendre son expression - qui ne donne pas aux Parlementaires chargés du contrôle des dépenses de l'Etat, les renseignements indispensables.

Je vais vous donner ici quelques indications qui me paraissent primordiales, sauf à les compléter, si certains d'entre vous s'estiment insuffisamment éclairés. Ce qui caractérise ce budget de 1957, c'est qu'il a été préparé et conçu sous le signe de l'austérité. Il a fallu accomplir, vous vous en doutez, un travail difficile, parfois même douloureux, pour maintenir les

dépenses dans les limites raisonnables qui nous étaient imposées, malgré la nécessité d'opérations nouvelles. Ce que je peux dire, en ce qui concerne le budget de la Marine marchande, c'est que, si les économies ont surtout frappé les dépenses ordinaires, le projet de budget qui vous est soumis préserve cependant, indiscutablement, le présent et l'avenir.

En 1956, les dépenses relatives aux moyens des services, groupées sous le titre III, avoisinaient 1;660 millions. Du seul fait des mesures déjà votées, ces dépenses devaient s'accroître en 1957, de 131 millions. Les économies auxquelles il a dû être procédé, ont porté essentiellement (19, 5 millions sur 27, 5) sur des suppressions d'emplois. Cinquante emplois ont été supprimés, dont cinq à l'administration centrale et quarante-cinq dans les services de l'Inscription maritime. En ce qui concerne l'Administration centrale, les cinq emplois en question sont actuellement vacants, notamment celui de Secrétaire général. Quant aux services extérieurs, trente-sept emplois sur les quarante-cinq supprimés sont vacants, les huit autres étant occupés par des suppléants.

Dans le même temps, il a toutefois été possible de créer quinze emplois nouveaux indispensables pour permettre à l'Administration d'accomplir sa tâche dans certains secteurs en extension, notamment dans l'enseignement maritime. L'essentiel de ces créations, qui entraînent une dépense nouvelle de 12,6 millions, porte sur neuf postes de Professeurs de la Marine marchande, destinés à l'Ecole de Saint-Malo qui doit ouvrir ses portes à la fin de l'année 1957.

Deux autres mesures constituent l'amorce du développement nécessaire de l'action du Département. L'une porte sur la création d'un emploi d'Inspecteur de la Navigation et du travail maritime; l'autre sur celle d'un emploi d'Assistant de Laboratoire à l'Institut des Pêches.

Les dépenses relatives aux interventions publiques, groupées sous le titre IV, ont subi des fluctuations plus importantes. Elles étaient inscrites au budget de 1956 pour un montant global de 20.159 millions, les principaux éléments étant les dépenses de fonctionnement, l'apprentissage maritime, l'aide au petit cabotage, les subventions aux compagnies de navigation d'économie mixte, la subvention à l'établissement national des Invalides. Du seul fait des mesures déjà votées, ces dépenses devaient s'accroître, en 1957, de près de 840 millions, dont la presque totalité, au seul titre de la subvention à l'E.N.I.M. (831,4 millions).

D'autre part, il fallait prévoir de nouvelles dépenses pour tenir compte de l'ouverture de la nouvelle école d'apprentissage de Nantes (plus de 7 millions), de l'accroissement de l'aide au petit cabotage (20 millions), de l'augmentation de la subvention allouée aux compagnies de navigation (153 millions) due à la réduction du trafic sur l'Indochine; enfin et surtout, d'un nouvel accroissement des dépenses de l'établissement national des Invalides (504 millions), dû, à concurrence de 350 millions, à la mise en application de la presque totalité des mesures comprises dans la petite réforme du régime des pensions. Au total, près de 685 millions s'ajoutant aux 840 millions des services déjà votés.

Le budget de la Marine marchande, compte tenu des compressions imposées, ne pouvait supporter cette charge nouvelle de 1.525 millions. Il a donc été nécessaire de répartir le déficit de l'établissement national des Invalides et, pour ce faire, d'augmenter les cotisations versées par les Armateurs. On doit considérer cependant que la petite réforme constitue un notable pas en avant en matière de pension. L'augmentation de la cotisation des Armateurs de 3,5 points (elle passera de 14,25 et 17,75 p. 100 des salaires) doit procurer à l'E.N.I.M. un supplément de recettes de l'ordre de 1.200 millions par an, qui vient ainsi en déduction de l'augmentation des dépenses. Dans ces conditions, le montant des dépenses figurant dans le titre IV n'atteint que 20.468, 5 millions, soit une augmentation de 310 millions sur l'année 1956. Ainsi, avec une augmentation relativement faible, nous avons cependant atteint les objectifs essentiels que nous poursuivions.

En ce qui concerne les dépenses en capital, c'est-à-dire crédits d'investissement et crédits de la loi d'aide, la compréhension du Ministre duBudget et du Président du Conseil nous a permis de ne pas hypothéquer l'avenir tout en achevant les investissements en cours.

Dans le cadre de l'enseignement maritime (titre V), le projet de budget comporte 137 millions d'autorisations de programmes et 147 millions de crédits de payement. Cela doit nous permettre de terminer l'équipement de l'école d'apprentissage maritime de Nantes qui doit ouvrir en octobre prochain et former des mécaniciens. Des crédits sont également inscrits pour l'échat d'un terrain pour la future école de Marseille ainsi que pour la réévaluation des opérations de construction des écoles de Boulogne, Audierne et le Havre, dont les travaux vont commencer très prochainement. En ce qui concerne les écoles nationales de la Marine marchande, le projet de budget prévoit 625 millions de crédits d'autorisation de programme et 365 millions de crédits de paiement. Ils sont destinés à terminer la construction de l'école de Saint-Malo et à achever l'équipement des écoles du Havre, de Nantes et de Saint-Malo. Il n'a pas été possible de dégager les

crédits nécessaires à la mise en chantier de l'école de Marseille qui, ainsi qu'il a été déclaré en juin 1956, doit conserver la préparation à l'ensemble des brevets.

Enfin, nous avons obtenu que le "Président Théodore-Tissier" construit en 1933, qui arrive à bout de course et qui ne répond plus aux exigences de la recherche océanographique, soit remplacé par un navire neuf dans les années à venir. Nous avons obtenu à ce titre une autorisation de programme de 500 millions, coût approximatif du navire, et 100 millions de crédits de paiement.

Pour l'aide à la construction navale, nous avons obtenu, là encore, satisfaction. Les crédits de programme pour l'application de la loi d'aide à la construction navale, facteur essentiel de la modernisation et du développement de notre flotte de commerce, ont été prévus pour une période quinquennale par le décret du 20 mai 1955 et la loi du 4 août 1956, à raison de 16 milliards pour chacune des trois années : 1956, 1957, 1958 et 12 milliards pour chacune des deux années suivantes, soit un total de 72 milliards en cinq ans, correspondant à une production de 1.840.000 tonneaux de jauge brute. En 1956, les autorisations de programmes s'étaient montées à 16 milliards et les crédits de paiement à 15 milliards.

En 1957, il a fallu prévoir des autorisations complémentaires destinées d'une part, à permettre la réévaluation des opérations en cours accomplies sous un régime de garantie de prix, ceci pour une somme de 2.700 millions; d'autre part, à compléter en grande partie la dotation prévue pour le paquebot de l'Atlantique Nord, à savoir 3 milliards s'ajoutant aux 4 milliards précédemment autorisés.

Au total, les autorisations de programme s'élèvent à 21.700 millions. Les crédits de paiement s'accroissent dans une moindre mesure. Ils passent de 15 à 16 milliards. Quant à la reconstruction de la flotte, elle est pratiquement terminée et le projet de budget contient 2.500 millions de crédits de paiement à cet effet.

Je pense, Messieurs, que ces quelques observations vous auront donné les apaisements que vous souhaitiez. Sinon, je reste à votre disposition pour vous apporter d'autres précisions que vous pourriez désirer.

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

M. COURRIERE.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de vos explications qui nous permettent d'y voir un peu plus clair. Je veux faire ici une observation, qui ne vous touche pas personnellement, je le précise tout de suite. J'ai l'impression que les services du Budget ont adopté une présentation volontairement imprécise, afin qu'on ne puisse pas connaître exactement la signification de ce qui est écrit. Cette ~~période~~ observation ne s'applique donc pas à vous, Monsieur le Ministre, mais je vais maintenant en présenter quelques-unes qui se rapportent à vos explications.

Vous avez indiqué les conditions dans lesquelles vous modifiez la composition du personnel de la Marine marchande. Ma première question est celle-ci : Est-ce que, dans les suppressions que vous envisagez, le poste de secrétaire général sera rétabli ou maintenu ? Vous savez qu'un conflit avait opposé la commission des Finances et la commission de la Marine Marchande au sujet de la création de ce poste. Tantôt on le considère comme absolument nécessaire, tantôt comme parfaitement inutile. Il faudrait qu'une politique soit adoptée en la matière et qu'on prenne une décision une fois pour toutes. Personnellement, je suis persuadé qu'il est indispensable que la Marine marchande ait à sa tête un Ministre et qu'un secrétariat général est inutile.

D'autre part, vous avez supprimé, avez-vous dit et ainsi que cela ressort de la page 110, cinquante emplois à l'Inscriptio maritime, mais, si j'ai bien compris, vous avez supprimé surtout des emplois fictifs. Ainsi les économies ne sont faites que sur le papier. Comme vous avez remplacé ces emplois par des postes occupés par des gens qu'il vous faudra payer, je conclus qu'il ne s'agit vraiment pas d'une véritable économie budgétaire.

Une autre question que je voulais vous poser et qui est d'une importance capitale, concerne les crédits que vous donnez aux lignes subventionnées. Vous avez dit que l'augmentation de 153 millions du crédit qui est prévu à ce chapitre dans le projet était surtout la conséquence du déficit que la Compagnie des Messageries maritimes pouvait avoir enregistré pour sa ligne d'Extrême-Orient, qui était florissante pendant les affaires d'Indochine. Si je prends le "bleu" et si je considère les résultats des deux grandes compagnies subventionnées, c'est-à-dire la Transatlantique et les Messageries maritimes, je vois que le déficit escompté est de 3.300 millions pour la Transatlantique et 3.100 millions pour les Messageries maritimes. Or, comme montant total de subventions, vous prévoyez seulement un peu plus de 4 milliards, dont 1.800 millions pour les Messageries maritimes. Je ne comprends pas dans quelles conditions le chiffre a été établi et j'aimerais que vous nous l'indiquiez.

Par ailleurs, je signale, à propos de ces crédits, que l'avenant concernant la Transatlantique n'est pas approuvé par le Parlement. Je crois, du reste, -je dis cela parce que j'ai quelques bonnes raisons de croire que c'est exact - que ce n'est pas tout à fait la faute du Ministre de la Marine marchande et je me demande si les Finances, à l'heure actuelle, ne font pas agir le frein nécessaire pour que la discussion de cet avenant ne vienne pas devant nous. Je ne voudrais pas, je le dis très sérieusement, que l'on en retarde la ratification pour des raisons qui n'ont pas un caractère intéressant uniquement les chiffres. Nous sommes, en effet, devant un problème excessivement grave pour le pays en ce qui concerne le ravitaillement en pétrole et, d'un autre côté, le Parlement et l'ensemble de la Nation ont convenu qu'il était absolument indispensable de construire le paquebot de l'Atlantique nord. Il ne faudrait pas que ce soit un certain retard envisagé pour la construction de ce paquebot, retard qui permettrait la mise en chantier de quelques grands pétroliers, qui soit la véritable raison de ce que la ratification de l'avenant n'est pas encore intervenue. J'aimerais donc avoir des apaisements, d'une part, sur la certitude de la construction du paquebot de l'Atlantique nord et, d'autre part, sur la ratification rapide de l'avenant de la Transatlantique.

Voici une autre question qui intéresse le budget proprement dit. Vous arriverez, avez-vous dit, à faire quelques économies sur les subventions aux pêches maritimes, où vous supprimez 10 millions, et sur les allocations pour le Crédit maritime où vous supprimez 5 millions. Je ne sais pas dans quelle mesure vous pourrez opérer ces réductions sans atteindre l'industrie nationale qu'est la pêche. Je voudrais aussi que vous nous indiquiez l'orientation que vous comptez prendre pour l'aide au petit cabotage, car l'augmentation prévue me paraît insuffisante, ainsi que pour le Crédit maritime.

Enfin, je veux vous poser une question qu'il ne me paraît pas nécessaire de soulever en séance publique, parce qu'elle est irritante et qu'elle assortie actuellement d'une action intentée devant la justice. Il s'agit de la vente des liberty-ship. Nous avons été saisis, de la part d'un certain nombre de personnes, de protestations contre le fait que des liberty-ship qui devaient être vendus ne l'ont pas été. Certains disent qu'ils ont été loués; d'autres déclarent que les accords prévus n'ont pas été signés. Quoiqu'il en soit, il paraît y avoir des décisions contradictoires. Si vous pouviez nous donner quelques explications sur ce point, Monsieur le Ministre, vous éclaireriez utilement la commission.

M. LE PRESIDENT.- Je vais demander à M. le Ministre de répondre tout de suite à notre collègue, M. Courrière, car un certain nombre des questions qu'il a posées préoccupent également plusieurs d'entre nous.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- M. le Rapporteur Courrière m'a posé un certain nombre de questions qui sont particulièrement intéressantes. Il désire d'abord savoir quelle est la position du Gouvernement en ce qui concerne la suppression ou le rétablissement éventuel du poste de Secré aire général de la Marine marchande. Nous avons pris récemment une mesure qui met fin aux fonctions du titulaire. Par ailleurs, le Gouvernement a proposé la suppression du poste. Ainsi que vous avez pu le remarquer dans le projet de budget, il n'y a pas de crédits ouverts, à partir du 1er janvier 1957, pour rétribuer un Secrétaire général éventuel. C'est évidemment une question de choix, car il n'est pas utile qu'à la tête de la Marine marchande, il y ait à la fois un Ministre, fût-il Sous-Secrétaire d'Etat ou Secrétaire d'Etat, et un Secrétaire général. Celui-ci ne peut servir que d'écran entre les Directions et le ministre. C'est donc un rouage qui nous a paru, à l'expérience, comme absolument inutile. Le Gouvernement a pensé qu'il convenait, étant donné l'importance - importance relative peut-être, mais réelle - de ce Département, de maintenir à sa tête un homme politique et c'est pourquoi la suppression en question a été prévue. Personnellement, je ne le cache pas, je penche pour cette formule.

Nous avons effectivement demandé la suppression de cinquante emplois dont la plupart n'étaient pas pourvus. M. le Rapporteur a raison de dire qu'il s'agit là d'économies virtuelles. Toutefois, me semble-t-il, c'était une bonne méthode, ne serait-ce que pour empêcher le titulaire de la Marine marchande, au cours de l'an prochain, de pourvoir ces emplois. Par contre, nous avons créé quinze emplois nouveaux qui sont absolument nécessaires. Autrement dit, nous avons procédé à une régularisation qui était souhaitable et qui permettra un meilleur fonctionnement de l'administration générale de mon Département.

En ce qui concerne les compagnies subventionnées, M. le Rapporteur Courrière a fait remarquer très justement que la Compagnie des Messageries maritimes, dont le déficit dépassera 3 milliards, ne recevrait que 1.800 millions à titre de subvention. C'est le régime du plafond de subvention qui met la compagnie des Messageries maritimes dans cette position inconfortable, mais cela est conforme aux textes tant que le plafond n'aura pas été modifié. Les avenants qui doivent apporter cette modification ont été établis depuis plusieurs mois par mes services. Ils ont été soumis au ministère compétent et je dois ici décharger le ministère des Finances de la suspicion qu'on pourrait faire peser à son encontre, car il a ratifié le projet que nous lui avons adressé. Si ce projet est resté en panne, c'est à la suite d'une divergence de vues survenue entre mon collègue des Transports, M. Pinton, et mon Département. Cette divergence a été aplanie hier matin à la suite d'un arbitrage de M. le Président du Conseil et, d'ici peu, l'avenant qui a été proposé à la signature de M. Pinton, sera régularisé.

Je dois préciser que cette divergence n'avait pas pour fondement cette question de subvention. Le projet de loi portant modification du plafond de subvention comprenait également les dispositions nécessaires pour assurer le financement de l'aide à la construction du paquebot de New-York. C'est à propos de ce paquebot qu'il y a des divergences de vues entre M. Pinton et moi-même. Pourquoi cette divergence ? M. Pinton, qui a la responsabilité d'un Département important et qui, comme tout Parlementaire a le droit de contrôler les affaires de l'Etat, avait estimé, étant sans doute mal informé, que la construction de ce paquebot ne s'imposait pas actuellement, qu'elle allait demander des investissements considérables et aggraver le déficit d'exploitation auquel doit faire face chaque année la Transatlantique. Nous avons eu hier, devant M. le Président du Conseil, en présence de M. Ramadier et de M. Filippi, une discussion très complète, au cours de laquelle j'ai pu faire valoir les arguments que vous connaissez très bien, puisque vous les avez approuvés en juillet dernier par un vote unanime, je crois.

M. LE PRESIDENT.- Y compris M. Pinton !

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Il y avait une autre raison qui aurait pu donner à réfléchir au Gouvernement responsable de la situation économique de ce pays. Allait-on, non pas annuler la commande du paquebot, mais en retarder l'exécution pour permettre la construction des pétroliers dont nous allons avoir un besoin impérieux ? Il apparaissait tout de suite, aux yeux de ceux qui connaissent le problème, que le seul fait de retarder la mise en chantier de ce paquebot risquait de faire rebondir le problème, de remettre en cause le contrat qui avait été conclu dans des conditions extrêmement difficiles. Nous avions dû, en effet, résoudre une sorte de quadrature du cercle, tenir compte à la fois des exigences des chantiers, du prix international théorique et de la masse des crédits susceptibles d'être mis à la disposition des chantiers par l'Etat. Nous avons demandé aux chantiers des sacrifices qu'ils ont consentis, puisque finalement nous avons pu obtenir une réduction de plus de quatre milliards, c'est-à-dire d'une ampleur exceptionnelle. Si tout était remis en question, rien ne prouve que les chantiers se montreraient d'aussi bonne composition. Ils pourraient faire valoir que les prix ont augmenté, qu'ils sont assaillis par les commandes de pétroliers, qu'ils n'ont pas intérêt à faire un navire d'un type aussi délicat que ce paquebot et que, dans ces conditions, ils demandent une marge de sécurité. Par ailleurs, j'ai fait valoir que, si nous maintenions le principe du paquebot, mais que nous envisagions une réduction du tonnage, celle-ci n'aboutirait à aucune économie sérieuse...

M. LE PRESIDENT.- Bien au contraire !

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- ... et que le déficit qu'entraînerait la construction d'un navire de 35.000 tonnes serait à peu près égal à celui d'un 55.000 tonnes.

Nous ne manquons pas, d'ailleurs, de solutions de remplacement pour les pétroliers. On peut en construire sans ralentir, pour cela, la réalisation du paquebot de New-York. Par exemple, les Messageries maritimes ont commandé un paquebot pour la Nouvelle-Calédonie. On peut lui en fournir un aussi confortable que celui qu'elle veut construire, ce qui libérerait une cale.

D'autre part, nous avons prévu un projet de loi-programme qui nous permettrait d'obtenir dès maintenant des crédits d'engagement au titre de la loi d'aide non plus seulement pour les années 1957, 1958, 1959 et 1960, mais encore pour les années 1961, 1962 et même 1963, crédits qui resteraient au niveau de ceux obtenus jusqu'à maintenant. Nous demandons, en effet, qu'on nous assure les 16 milliards que nous avons obtenus et que nous obtiendrons quoiqu'il arrive. Le principe a été admis par le Comité interministériel économique. Si ce projet de loi, qui vous sera soumis et qui permettra un large débat sur son opportunité, est voté par le Parlement, nous aurons des crédits qui permettront non pas de prendre des commandes, car elles sont déjà prises, mais de les continuer, et de fabriquer les pétroliers de gros tonnages nécessaires à notre économie.

Devant ces considérations, M. Pinton, très sportivement, a bien voulu se ranger à mes raisons et, à l'issue de la discussion, M. le Président du Conseil a décidé que la question du gros paquebot ne serait plus reconsidérée et que la commande passée, pour laquelle un acompte d'un milliard a été versé, serait exécutée dans les délais prescrits. Je suis heureux que cet arbitrage ait eu lieu hier, car si j'étais venu aujourd'hui devant vous sans pouvoir vous donner des apaisements à ce sujet, les fleurs que m'avait lancées l'autre jour votre Président, auraient été cette fois entourées d'épines. Je dois remercier en l'occurence M. le Président du Conseil qui, bien que profane en la matière, a su faire en une heure le tour du problème et rendre cet arbitrage avec la clairvoyance et l'intelligence que vous lui connaissez.

M. le Rapporteur a également parlé de la suppression concernant la subvention en faveur de la consommation du poisson. Il ne s'agit là que d'une mesure provisoire, justifiée par le fait qu'actuellement le budget du comité de propagande pour le poisson serait bénéficiaire.

M. Filippi m'a demandé mon avis et, étant donné la largeur d'esprit qu'a manifesté à notre égard M. Filippi et la bienveillance dont mon Département a bénéficié de sa part dès le début, je n'ai pas cru lui refuser cela. Il m'a demandé cette suppression, je le précise, pour cette année seulement, sous réserve de rétablissement après connaissance de l'état du budget du comité de propagande.

M. COURRIERE.- Quelle a été la réaction de la Commission de la Marine marchande de l'Assemblée Nationale ? Je sais que certains de mes Collègues de l'autre Assemblée tenaient beaucoup à ce crédit.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Il n'y a pas eu de réaction. On a considéré qu'étant donné les satisfactions que nous avions obtenues, cela pouvait être accepté. Dans l'ensemble, les Députés qui étaient très attachés au maintien de ce crédit ont estimé que, pour cette année, on pouvait passer condamnation.

La considération, qui a conduit le Gouvernement à estimer possible une diminution de 5 millions des allocations d'intérêt prévues en matière de crédit maritime, est que cette réduction s'impose du fait que la dette de l'Etat diminue régulièrement tous les ans. Les crédits obtenus en 1956 étaient de 25 millions. Il suffira de 20 millions pour faire face aux nécessités de 1957. C'est ce qui explique la diminution qui a été opérée.

En ce qui concerne l'aide au cabotage, vous pensez que la majoration de 20 millions est insuffisante. Je fais cependant remarquer qu'il y a augmentation par rapport à l'an dernier alors que ce budget a été conçu, je vous l'ai dit, sous le signe de l'austérité. Au lieu d'une augmentation de 20 millions, on aurait pu enregistrer une diminution de 20 millions. Je vous prie de croire que ce que je dis correspond à la réalité. Ce que j'ai essayé de faire admettre chez les intéressés, c'est que l'aide à l'armement du cabotage - il ne s'agit pas de l'armement au long cours - ne doit être ni automatique, ni infinie. Autrement dit, le contribuable ne doit pas être appelé systématiquement à couvrir les déficits. L'Etat doit aider les entreprises déficitaires à sortir de l'ornière où elles se trouvent momentanément, mais en leur laissant le soin de faire l'effort nécessaire pour améliorer leur situation.

C'est dans cet esprit que les crédits d'aide à l'armement du cabotage n'ont pas été augmentés outre mesure. Je précise que, pendant l'année 1956, nous avons vu s'accroître le nombre des navires en service et le nombre des voyages effectués. En 1957, compte-tenu des crédits mis à la disposition de l'armement, six nouveaux navires seront mis en service. Ainsi, cette aide a été vraiment efficace. C'est pourquoi je vous proposerai de maintenir le chiffre de 160 millions qui a été prévu.

Quant à l'affaire des liberty-ship, je m'en suis occupé dès mon arrivée à ce Département et je me suis trouvé, le 2 février, en face d'une situation qui existait déjà. Cette affaire a été lancée non pas par mon prédécesseur, mais dans l'intervalle c'est-à-dire entre le moment où le gouvernement de M. Edgar Faure a été démissionnaire et le moment où le gouvernement de M. Guy Mollet s'est installé. J'ai constaté que la lettre proposant les liberty-ship pour 175 millions et qui était signée du Secrétaire général M. Galimand, était datée du 14 janvier. Cette lettre réclamait des armateurs intéressés par cette offre une réponse avant le 25 janvier. Heureusement, cette offre n'était pas tout à fait ferme, puisque les termes de la lettre spécifiaient que la vente était "envisagée". On demandait simplement quelle serait la position des armateurs au cas où on leur offrirait les navires pour 175 millions. Inutile de vous dire que la réponse était affirmative.

J'ai donc repris le problème. J'ai essayé d'obtenir une augmentation de prix et cela a été très difficile. Je me suis heurté à un "non possumus" des armateurs qui ont déclaré que le prix avait été, selon la formule classique, "étudié", que le fait de payer plus cher rendrait le bateau non rentable et qu'ils s'en tenaient au prix primitivement fixé par le Département. Entre temps, nous avons reçu des offres émanant de diverses personnalités, qui n'étaient pas toutes des milieux maritimes, d'ailleurs. La question s'est posée, sur le plan politique et sur le plan économique, de savoir s'il convenait de faire droit aux demandes de ces outsiders, si je puis m'exprimer ainsi. Si nous vendions ces navires 300 millions, par exemple, il est évident que cela assurait une recette importante, mais nous désorganisions du même coup le trafic des armateurs traditionnels, car la plupart des trafics où étaient employés ces liberty-ship pouvaient être considérés d'intérêt national puisqu'ils désservaient des lignes de l'Union française. Le Ministre de la France d'Outremer m'a écrit qu'en aucun cas, il n'entérinerait une vente de navires qui désorganiserait le trafic de l'Union française ou qui risquerait une augmentation du taux du fret.

Finalement, nous avons envisagé une solution moyenne qui a donné satisfaction à tout le monde. Nous avons prorogé la location pour une nouvelle durée de quatre ans, mais à un taux supérieur à celui qui avait été appliqué au cours des années précédentes. C'est ainsi que nous allons fixer, pour le quatrième trimestre, le prix de 11. 700.000 francs par navire, au lieu de 6.900.000 francs pour le premier trimestre, soit près du double. Le prix de location se situe aux environs de 130.000 francs par jour pour des bateaux qui sont presqu'à bout de course, alors que le prix international, pour des bateaux neufs, est au maximum de 150.000 francs par jour. Nous avons donc réussi, par le biais de la relocation, à obtenir le juste prix.

M. COURRIERE.- Je crois que le prix est indexé.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- C'est exact. En fait, le prix est de 40 millions par navire et par an, mais avec un index qui a porté ce prix à 44 millions. Par conséquent, on peut dire que les droits de l'Etat ont été sauvegardés dans la plus large mesure possible. Je fais remarquer, au surplus, qu'il s'agit d'une location de 162 navires d'un seul coup, c'est-à-dire d'une opération dont l'ampleur est inhabituelle.

M. DELPUECH.- En somme, c'est une bonne affaire.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Effectivement. Si nous faisons le total de la somme qu'on va obtenir au titre de la location et de celle que procurera la vente à la ferraille, soit 60 millions environ par bateau, nous arrivons presque aux 300 millions qui étaient offerts par "l'armement extraordinaire", si je puis dire.

M. COURRIERE.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de vos indications, mais il est un point sur lequel vous ne m'avez pas répondu, je veux parler des conditions dans lesquelles a été établi le montant de la subvention aux compagnies.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Le chiffre indiqué correspond au plafond antérieur, mais évidemment pas au plafond qui sera admis si l'avenant est voté. Juridiquement, le plafond de subvention, tel qu'il a été fixé par le Parlement sur proposition du Gouvernement, ne peut être dépassé. Il est actuellement de 1.800 millions et nous ne pouvons pas aller au-delà pour les Messageries maritimes. Nous attendons que le Parlement ait voté le projet de loi soumis à la signature de mon collègue, M. Pinton pour connaître exactement la somme à inscrire dans le budget. Cette somme figurera dans le collectif qui est en préparation.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, je vous demande la permission de commenter brièvement les explications de M. le Ministre en exprimant, j'ose l'espérer, le point de vue de la majorité de notre commission.

En ce qui concerne la suppression du poste de Secrétaire général, la mesure prise va incontestablement à l'encontre d'un voeu souvent exprimé par notre commission et particulièrement par son ancien Président M. Abel Durand, qui tenait beaucoup au maintien de ce poste. Certes, le fait que ce budget soit présenté sous le signe de l'austérité est un argument de poids. Nous voulons bien faire l'expérience, mais nous la ferions beaucoup plus volontiers, si nous obtenions, comme nous avons l'intention de le demander - je tiens à vous en informer ici, Monsieur le Ministre - le renforcement des pouvoirs du Ministre chargé de la Marine marchande, place Fontenoy.

Nous venons d'assister, en effet, à un certain nombre de discussions qui n'auraient pas eu lieu si la signature du Ministre qui fait le travail Place Fontenoy n'était pas mise en cause dans des lieux où précisément, à notre sentiment, elle ne devrait pas être mise en cause. C'est pourquoi une prochaine réunion de notre commission verra inscrire à son ordre du jour le renforcement des pouvoirs et de l'autorité du Secrétaire d'Etat à la Marine marchande. Pour le moment, ce que je tiens à dire, c'est qu'avec des pouvoirs trop réduits, le Ministre vient d'accomplir un excellent travail en ce qui concerne le paquebot de l'Atlantique nord et, alors qu'il craignait des épines, je lui apporte aujourd'hui de nouvelles fleurs. Votre tâche a été très difficile, Monsieur le Ministre, nous le savons. Vous avez fait du bon travail hier et nous vous en remerçions.

Cependant, si vous avez maintenu la construction du paquebot de l'Atlantique nord telle qu'elle a été décidée à différentes reprises par le Parlement, nous devons tout de même nous attacher à cette construction d'une flotte de pétroliers qui semble absolument indispensable pour assurer notamment notre indépendance dans ce domaine. Si je vous dis cela, c'est que je suis à même de vous faire part de certaines mesures qui semblent être décidées ou envisagées actuellement par le gouvernement américain et qui risquent de transformer complètement et très rapidement le problème du transport des produits pétroliers.

Je me propose de vous faire distribuer très rapidement une traduction d'un article d'une revue américaine très sérieuse et très connue, la revue "Fortune". Traitant du problème des transports pétroliers, cette revue annonce qu'une enquête faite actuellement par un officieux, mais pour le compte du gouvernement américain, prévoit la construction très rapide de 300 pétroliers de 60.000 tonnes, dont 150 seraient construits dans les chantiers américains, les 150 autres étant répartis dans des chantiers anglais, allemands et japonais. Le projet va même jusqu'à envisager une aide financière aux chantiers pour l'amélioration de leurs moyens de production et la mise en place de nouvelles cales si cela était nécessaire.

Il y a là, du point de vue de la politique américaine, une attitude qui doit retenir notre attention. J'ajoute qu'un contrat très important vient d'être conclu définitivement pour la construction de 23 pétroliers de 45.000 tonnes livrables de 1959 à 1967 par un chantier allemand de la Nordseewerke, commande passée par un puissant armateur américain.

Tous ces éléments montrent que le problème des transports pétroliers peut être radicalement et rapidement modifié. Nous devons donc le suivre avec la plus grande attention car notre devoir est de maintenir l'indépendance de notre pavillon en matière de transports. Nous venons de voir ce qu'a coûté la fermeture, sur l'intervention de M. Nasser, du canal de Suez.

En ce qui concerne l'économie réalisée sur les crédits destinés aux pêches maritimes, c'est-à-dire 10 millions, je comprends votre souci de faire plaisir à M. Filippi, mais, en fait de prime à la bonne gestion du Comité de propagande pour le poisson, cela n'est peut-être pas très heureux. M. Filippi étant un homme très compréhensif, je souhaite qu'il soit bien convenu que cette suppression sera limitée à l'exercice en cours et que, même si le Comité se trouvait en difficulté, nous pourrions essayer d'entrouvrir une porte, du côté du Ministère de la Marine Marchande, pour le dépanner.

Quant à l'aide au cabotage, il est nécessaire de la maintenir, mais il faut bien faire attention à un certain nombre de mesures qui figurent dans ce budget et qui vont peser sur les charges de l'armement français, notamment du cabotage. Dans l'article 49 du budget, figure en effet l'accroissement des ressources du régime de retraites et de prévoyance des marins. Ces ressources de l'Etablissement national des Invalides, 500 millions au total, proviennent surtout d'une augmentation très sensible de la contribution patronale, qui passe de 7, 50 à 9,25 pour le régime de retraite et de 6,75 à 8,50 pour le régime de prévoyance Cela va entraîner, pour le cabotage, des charges sensibles qui, ajoutées à l'augmentation de salaires récente, modifient totalement, en un an, le régime d'exploitation de ces lignes qui sont absolument indispensables et qui vont se trouver grevées d'un supplément de charges de l'ordre de 40 p. 100. Ce sont des éléments auxquels il faut prendre garde.

Pour terminer, je veux dire quelques mots sur les crédits d'engagement de la loi d'aide à la construction navale. A défaut d'une lettre rectificative, puisqu'il n'était peut-être pas possible de l'obtenir dans le cadre du présent budget, il faut que nous puissions examiner très rapidement le projet de loi-programme dont vous avez parlé tout à l'heure, pour que soient couverts les exercices jusqu'en 1963. Il est certain, en effet, que l'amélioration de la productivité dans les chantiers est conditionnée par des programmes de construction à très longue échéance, mais cette amélioration est également liée à l'approvisionnement en tôle. Or, vous connaissez la situation du marché de la tôle et son approvisionnement est de plus en plus difficile. Sauf trois chantiers qui ont conclu avec leurs fournisseurs des contrats de fidélité, les autres chantiers se trouvent dans des conditions extrêmement délicates du fait que nous ne produisons pas assez de tôle, par manque d'acier et sans doute de charbon. Tout cela ne peut se régler que dans le cadre de programmes à très longue échéance. Il faut donc que le projet de loi-programme dont vous nous avez entretenus puisse être déposé sur le bureau du Parlement et examiné le plus rapidement possible.

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

M. LAMARQUE.- Je voudrais savoir, Monsieur le Ministre, quelle est actuellement la situation générale des chantiers français de construction navale et dans quelle mesure, à l'intérieur de ces chantiers, nous travaillons pour des pays étrangers. En ce qui concerne les chantiers français, pouvez-vous nous dire si leurs commandes sont actuellement suffisantes pour garantir le présent et, dans une certaine mesure, l'avenir? Quelle est, par ailleurs, la proportion des bateaux étrangers en construction dans nos chantiers par rapport à notre production totale ? D'autre part, quelle est la proportion de navires marchands que nous avons en ce moment en construction à l'étranger, et cela malgré la loi d'aide ? Enfin, je désirerais savoir où en est le problème du remplacement de la "Ville d'Ajaccio" sur la ligne de Corse. C'est un bateau qui est à bout de souffle. Je crois que la mesure de remplacement avait été amorcée. Pouvez-vous nous dire où en est cette question ?

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

M. HOUDET.- Monsieur le Ministre, vous n'ignorez pas l'émoi qui s'est emparé du port de Dieppe à la suite de la suppression du service Dieppe-Newhaven. Cette suppression a été décidée sans qu'ait été pris l'avis des organismes intéressés, notamment des Chambres de Commerce. Ce service était très florissant, puisqu'il avait transporté 450.000 voyageurs dans les deux sens et, d'autre part, il présente sur les autres ~~navires~~ lignes cet avantage que, quelque soit le mauvais temps, il a toujours pu être assuré. Je voudrais savoir quelles sont les raisons qui ont amené cette suppression, si elle n'est que provisoire et, dans l'affirmative, quelle est la durée envisagée pour cette période temporaire. La raison qui m'a été donnée me semble peu plausible. La S.N.C.F. a opéré, paraît-il, des changements dans son trafic en raison de la traction au fuel. Or, elle a bien supprimé les trains dits "de marée" entre Paris et Dieppe, mais ces trains étaient tractés au charbon. Je serais heureux d'avoir quelques précisions sur ce point.

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

M. DELPUECH.- Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire les raisons pour lesquelles on ne peut mettre en train, dès l'année prochaine, l'école de Marseille, sur l'utilité de laquelle je n'ai pas besoin d'insister ? Mon Collègue, M. de Rocca Serra, me permettra de faire remarquer, à ce propos, que la Corse fournit un contingent élevé d'inscrits maritimes et que cette école pourrait assurer l'éducation des jeunes Corses.

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

M. ROLLAND.- J'ai déjà eu l'occasion d'attirer spécialement votre attention, Monsieur le Ministre, sur la nécessité de faire procéder immédiatement à la modernisation de certaines stations de sauvetage. Vous connaissez le pénible incident qui a eu lieu à Molène. Il s'est agi d'aller au secours d'un yacht en perdition. Le bateau a chaviré, occasionnant des incidents que vous savez. J'aimerais que vous nous affirmiez que vous avez compris l'urgence du problème et qu'il faut notamment obtenir l'amélioration des cales et, à Ouessant, le remplacement du bateau de sauvetage.

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

M. CORNAT.- Pouvez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, dans quelles conditions la liaison entre la Marine marchande, les Travaux publics et les services du Plan est assurée en ce qui concerne le développement des travaux portuaires ? Le nombre des ports susceptibles de recevoir de gros pétroliers n'est pas très grand et c'est là une question dont l'actualité nous fait comprendre toute l'importance, alors que, jusqu'ici, on a paru lui attacher qu'un intérêt secondaire. De ce fait, nous risquons, un jour, d'avoir des bateaux que nous ne serons pas en mesure de recevoir. Pour ma part, je conçois mal qu'on laisse le service des ports aux Travaux publics et en dehors de la Marine marchande.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. de Rocca Serra.

M. de ROCCA SERRA.- Monsieur le Ministre, je me permets de rappeler que c'est le département de la Corse qui a la plus grande longueur de côtes, 570 kilomètres, je crois. Or, la pêche n'est pas protégée contre les incursions des chalutiers italiens qui viennent chaque nuit sur nos côtes. Je crois savoir que les navires garde-pêches dont nous disposons ont une vitesse inférieure de quatre à cinq noeuds par rapport à celle des chalutiers italiens. Dans ces conditions, toute précaution devient illusoire. Je voudrais savoir quelles mesures peuvent être prises pour protéger la pêche en Corse, notamment dans la région de Bastia et du Cap oriental. Je vais évoquer maintenant, en quelques mots, deux problèmes importants pour mon département, celui du remplacement dela "Ville d'Ajaccio" et celui de l'implantation en Corse d'une école professionnelle, pour laquelle je suis déjà intervenu à l'occasion du budget de la Marine marchande. En ce domaine, mon point de vue n'est peut-être pas tout à fait celui de mon Collègue, M. Delpuech, mais je crois pouvoir dire que les Parlementaires corses sont unanimes pour demander l'implantation en Corse d'une école d'apprentissage.

M. DELPUECH.- J'ai fait simplement remarquer que l'école de Marseille pourrait recevoir de jeunes Corses, mais je me rallie entièrement à votre proposition, mon cher Collègue.

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

M. SYMPHOR.- Je voudrais vous rappeler, Monsieur le Ministre, les interventions que nous avons souvent faites au sujet de la création d'écoles d'apprentissage dans les ~~territoires~~ départements d'outremer, et notamment à Fort-de-France. Je peux dire aussi, comme mon collègue vient de le faire, que nous avons une grande longueur de côtes. Il s'agit de populations essentiellement maritimes, qui vivent exclusivement de la mer. Il est inadmissible qu'elles ne disposent d'aucune institution dans ce domaine et qu'elles n'aient pas d'école de la Marine marchande. Une telle institution s'impose donc dans cette région, car elle permettrait aussi de former là-bas des marins.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Je vous donnerai la priorité, Monsieur le Sénateur.

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

M. SCHIAFFINO.- Monsieur le Ministre, l'an dernier, j'avais soulevé une question relative aux subventions accordées aux deux grandes compagnies. Voici ce qui me préoccupe. On alloue une subvention globale à ces deux compagnies, lesquelles assurent non seulement les lignes impériales pour lesquelles il faut un concours de l'Etat, mais aussi des lignes qui ne nécessitent pas de subventions, parce qu'elles sont aussi bien assurées par les compagnies privées. Or, dans la publication de leurs résultats, les compagnies ne donnent pas le détail par ligne, de sorte que rien ne fait apparaître exactement à quelle ligne s'appliquent les subventions. Je ne suis pas le seul à m'en étonner et j'ai souvent entendu émettre des critiques demandant que les résultats des compagnies fassent apparaître les lignes qui nécessitent le concours de l'Etat.

Ma deuxième observation concerne la formation professionnelle et l'instruction maritime dans les départements d'Algérie. Par suite de son autonomie financière, l'Algérie se trouve en effet réduite à ses seules ressources et ses moyens sont très limités. Aussi, lorsqu'on visite les cinq écoles professionnelles qui se trouvent en Algérie, on constate que, sauf à Alger, elles vivent dans des conditions matérielles insuffisantes. Or, il y va de l'intérêt national de former les marins qui constituent cette fameuse réserve de la Marine de guerre en cas d'hostilités. L'école d'Alger elle-même n'a vécu que grâce aux efforts que la Chambre de Commerce d'Alger s'est imposés, notamment en ce qui concerne les bâtiments. Elle a d'abord hébergé cette école dans les locaux de l'Ecole supérieure de Commerce, puis elle a installé à côté de cette école un petit bâtiment uniquement réservé à l'instruction maritime, enfin elle a doté le port d'Alger d'une école tout à fait remarquable.

Dans l'ensemble, je le répète, l'Algérie ne peut se débrouiller toute seule et il faudrait que le ministère des Finances apporte, sur le plan national, le complément nécessaire. Nous savons que certains projets qui ont la faveur du gouvernement, ou du moins qui paraissent l'avoir, visent à l'intégration, celle-ci se faisant sous forme de rattachement à la Métropole, par exemple, pour la Santé publique, l'Education Nationale, les Chemins de fer, les grands travaux. Pour la Marine marchande, cela aurait un double effet : d'une part, permettre la formation de jeunes officiers, d'autre part, faire l'éducation des populations que nous voulons rattacher à nous, et le fait de leur permettre de remplir certaines fonctions pourrait arriver à ce résultat.

Voici une autre observation. Tout à l'heure, un de nos collègues a évoqué le problème des ports. Or, là encore, le budget de l'Algérie est débordé par des tâches considérables. Son budget ordinaire ne suffit plus et doit être complété, pour 50 p. 100, par un concours extraordinaire de la Métropole. Depuis 14 ans, les 17 ports d'Algérie ne bénéficient que de 450 millions par an. Ces ports sont ouverts aux vents dominants et supportent un nombre considérable de jours de mauvais temps. Les crédits s'avèrent insuffisants pour l'entretien des jetées de protection. On vient de faire aussi allusion à l'accroissement des dimensions des navires. Or, tous nos ports sont insuffisants en tirant d'eau. Le port d'Alger, pour sa part, a entrepris des travaux de dragage et là aussi, avec les moyens du bord et dans une mesure insuffisante. Le vieux port, qui représente la moitié de l'ensemble de la nappe d'eau qui devrait être abritée, ne l'est pas. Pour aménager le nouveau port, on a été obligé de construire une jetée de protection qui renvoie le courant sur le vieux port et, plusieurs fois par an, on voit les eaux monter sur les quais et mouiller les marchandises. D'autre part, la natalité en Algérie a été constante depuis une quinzaine d'années et les besoins d'argent sont devenus tels qu'on ne peut faire le nécessaire pour l'allongement de la jetée et que le port n'est pas suffisamment protégé. La Chambre de Commerce peut faire face à la moitié de la dépense sous forme de fonds de secours, mais l'autre moitié doit être prise en charge par le budget de l'Algérie. Or, cela est absolument impossible et il faut absolument que ce budget soit allégé.

M. le Ministre a indiqué qu'il était indispensable d'assurer l'indépendance de la France en ce qui concerne les transports pétroliers. Je pense qu'il faut aussi assurer à la France son indépendance quant au produit lui-même. On a découvert beaucoup de pétrole dans le sud-algérien, ce qui est susceptible de donner à la Métropole de grandes possibilités d'indépendance dans ce domaine. Mais le problème se pose de faire sortir ce pétrole et seul l'avant-port d'Alger le permettrait, ce qui justifie encore davantage l'allongement de sa jetée.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Le Bot.

M. LE BOT.- Monsieur le Ministre, je voudrais savoir si l'approvisionnement en carburant de nos marins pêcheurs sera assuré et siil est question de leur distribuer des tickets ou d'envisager pour eux un autre système. Pourrais-je avoir également quelques renseignements sur ce qui est prévu pour la construction en dur de l'école d'apprentissage de l'Aber-Wrach ?

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a plus d'autres questions à poser ? La parole est à M; le Ministre.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Une question extrêmement importante a été soulevée par M. le Président Lachèvre, celle du projet de loi-programme. Là encore, je voudrais vous donner des apaisements, car l'arbitrage qui a été rendu hier a eu un double résultat. D'une part, le principe de la construction du super-paquebot a été définitivement confirmée; d'autre part, le principe de la loi-programme, qui avait été adopté par le comité interministériel économique, a été entériné par la Présidence du Conseil. Les notes sont prêtes, qui permettront de rédiger dans les quarante-huit heures le rapport de présentation de ce projet de loi et, d'ici très peu de temps, vous serez amenés à en discuter au sein de votre commission.

Il s'agit de nous accorder 16 milliards dès maintenant pour les années à venir, c'est-à-dire 1956, 1957 et 1958 et, pour 1959, 1960, 12 milliards qui seront de toute façon portés à 16 milliards, ainsi que pour les années 1961, 1962 et, je voudrais l'espérer, 1963, mais cela sera difficile, car il faudrait admettre que 1958 ne prévoyant aucun crédit de paiement supplémentaire, on peut le considérer comme inexistant par rapport au Plan. Nous aurons, par conséquent, des crédits de 16 milliards pour toutes ces années jusqu'en 1963 probablement, ce qui permettra aux chantiers de prendre et de confirmer les commandes déjà proposées par les armateurs, commandes qui s'élèvent actuellement à 2 millions de tonnes, dont un million de tonnes en pétroliers, 500.000 tonnes en navires minéraliers et charbonniers et 500.000 tonnes en navires exportables. Cela permettra aux chantiers d'augmenter leur productivité - car la loi d'aide ne vise pas seulement au maintien du potentiel actuel - de travailler avec le plein emploi de leur main-d'oeuvre et de passer d'une production annuelle actuelle de l'ordre de 330.000 tonnes à plus de 500.000 tonnes de jauge brute. Ainsi, l'intérêt de cette loi-programme n'est pas discutable. Nous ne demanderons rien de plus que ce qui est nécessaire pour maintenir, quoi qu'il arrive, l'activité des chantiers, mais, si nous avons dès maintenant ces crédits, nous obtiendrons le maximum de productivité.

Ce projet de loi fera peut-être l'objet de contestations de la part de certains parlementaires. A l'Assemblée nationale, quelques -uns ont dit :" Faites attention, ne voyez-vous pas trop grand ?". Or, il suffit, M. le Président l'a lui-même souligné, d'examiner les statistiques et les fondements du troisième plan, pour se rendre compte que les besoins du monde et par conséquent de la France augmentent de plus en plus chaque année et pour s'apercevoir qu'il n'est pas du tout démesuré d'envisager de porter la production de nos chantiers à 150 p. 100 de son niveau actuel.

Cette loi-programme va ainsi nous permettre de voir clair et d'organiser dès maintenant un planing de constructions intéressant. Se posera alors la question de l'approvisionnement en tôle, c'est-à-dire de la production d'acier en France et à l'étranger. Cette question ne relève pas de ma compétence, mais je l'ai signalée à mon collègue M.Lemaire qui va prendre les mesures nécessaires.pour ravitailler les chantiers, de façon que l'approvisionnement en tôle ne soit pas en retrait par rapport aux crédits mis à la disposition des-dits chantiers.

M. LE PRESIDENT.- Ce problème est d'autant plus important - j'indique cela pour notre collègue M. Schiaffino - que les tôles utilisées pour les navires sont exactement les mêmes que celles utilisées pour la construction d'un pipe-line comme celui qui pourrait amener à la côte le pétrole du Sahara. Les besoins vont donc être énormes en cette matière.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Là-dessus se greffe la question du transport du charbon. Je tiens également à vous rassurer à ce sujet. Les armateurs qui ont loué les liberty-ship ont en effet pris l'engagement de transporter par priorité le charbon de l' A.T.I.C. (Association technique de l'importation de charbon). J'ai d'ailleurs prévu, dans les contrats, une clause stipulant que, si certains armateurs employaient leurs liberty-ship à des trafics autres que ceux pour lesquels ils ont été armés, ils devraient payer à l'Etat une pénalité de 10 millions de francs par infraction et par voyage. La clause a été signée hier. Le projet sera déposé d'ici quelques jours et vous pourrez alors l'étudier à fond.

M. Lamarque m'a demandé quelle était la situation actuelle des chantiers français. Il y aurait beaucoup à dire sur ce point. Je souligne que tous les chantiers, gros, moyens ou petits, ont leur plein emploi assuré jusqu'en 1958. Si la loi-programme n'intervient pas, certains chantiers, notamment les petits et les moyens - je ne parle pas des gros chantiers dont l'activité est assurée au moins jusqu'en 1961 - n'auront plus suffisamment de travail à partir de 1958. Vous imaginez ce qui en résultera : des délais plus longs, des prix de revient accrus et un malaise sur le plan social.

Nous construisons actuellement des navires pour l'étranger à concurrence de 30 p. 100 de notre production. Nous sommes d'ailleurs dans les limites fixées par le Plan. Nous devons, ne l'oublions pas, conserver notre clientèle étrangère pour l'avenir, aussi bien pour assurer l'emploi que pour nous procurer des devises. C'est pourquoi nos services essayent de maintenir cette proportion. Nous faisons construire également à l'étranger pour le pavillon français. Sur 42 pétroliers en construction, 8 le sont par des chantiers étrangers; 6 cargos sont également en construction actuellement à l'extérieur. Cela est une contrepartie de nos accords économiques, car, de notre côté, nous construisons du matériel électrique pour l'étranger.

Le remplacement de la "Ville d'Ajaccio" est décidé. Il y a eu des difficultés concernant la machine, mais les derniers obstacles sont surmontés et ce n'est plus qu'une question de délai d'exécution.En tout cas, la question est définitivement tranchée et le contrat va être signé. Nous avons pensé utiliser la "Ville d'Ajaccio" comme école d'apprentissage flottante pour la Corse. Cette formule est actuellement étudiée par les instances compétentes, mais je crois pouvoir dire que, d'ores et déjà, la décision est prise. Vous devriez donc avoir satisfaction sur ces deux points, Monsieur le Sénateur.

M. LAMARQUE.- A quels chantiers le navire va-t-il être confié ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Aux chantiers de la Seyne. M. Houdet m'a parlé de la ligne Dieppe-Newhaven. La décision qui le préoccupe a été prise en dehors de moi-même. Je m'en suis entretenu hier avec mon collègue, M. Pinton, qui est le responsable des transports. Il m'a dit :"J'ai voulu faire des économies de fuel. D'ailleurs, cette ligne fonctionne assez mal et il y a peu de passagers.". Je conviens que la situation deviendrait préoccupante si cette interruption devait signifier suppression. Pour le moment, le personnel a été pris en charge et il ne subira aucun préjudice du fait de cet arrêt de la ligne. J'espère comme vous, Monsieur le Sénateur, que cette interruption ne se transformera pas en suppression. Je ne crois pas que telles soient les intentions de M. le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, mais, s'il en était ainsi, cette question devrait alors être tranchée par M. le Président du Conseil.

M. Delpuech a évoqué la question de l'école de Marseille. Je peux lui dire que Marseille n'était pas compris dans le programme général d'installation d'écoles. C'est parce que j'en ai décidé ainsi, malgré les objurgations des uns et des autres, que l'on a compris Marseille dans le plan de réorganisation de l'enseignement maritime.

Toutefois, cette année, nous ne pouvions pas avoir tous les crédits nécessaires pour mettre en oeuvre l'ensemble des écoles prévues au Plan et Marseille, je le regrette, a été provisoirement écartée. C'est un peu la contrepartie, mon cher Collègue, de la décision très favorable qui a été prise à l'égard de cette ville il y a quelques mois. En tout cas, l'année prochaine, nous aurons un crédit pour la mise en oeuvre de cette école.

M. Rolland m'a parlé des stations de sauvetage. Je connais très bien le problème, puisque l'autre jour j'ai présidé moi-même la Commission qui s'en préoccupe. Les demandes de crédits pour 1957, qui portent sur 150 millions, correspondent manifestement aux besoins.

Vous pouvez donc avoir tous apaisements, Monsieur le Sénateur. Vous voyez que la question du sauvetage est au premier rang de mes préoccupations.

M. Cornat m'a demandé quelles étaient les liaisons existant entre mon Département, les Travaux Publics et le Plan, pour assurer les équipements portuaires nécessaires, compte tenu de l'augmentation de la production navale qui est envisagée. Cette question est évidemment préoccupante. La Marine Marchande est représentée à la commission des équipements portuaires du Plan et, bien entendu, elle a son mot à dire. Le rêve serait que les équipements portuaires rentrent dans le cadre de la Marine Marchande, mais il s'agit là d'un conflit centenaire opposant les ingénieurs de la Marine Marchande et ceux des Ponts-et-Chaussées, lesquels conservent jalousement leurs prérogatives.

M. CORNAT.- Rien n'est fait pour la coordination des programmes. Ce problème est important, notamment, vis-à-vis de la possibilité de recevoir les grands pétroliers. J'ai l'impression qu'il y a un manque de coordination entre votre Département et celui des Travaux Publics.

.../...

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Votre souci rejoint le nôtre, mon cher Président, et cette question fait l'objet de nos préoccupations.

M. de Rocca-Serra a traité des problèmes qui se posent en Corse, notamment pour la protection de la pêche contre les incursions des chalutiers italiens. Il faudrait, en effet, assurer une protection satisfaisante, mais elle serait assez onéreuse et nous manquons actuellement de crédits.

M. ROCCA SERRA.- Les chalutiers italiens viennent chaque soir à la barbe des habitants de la côte. Ils sont équipés de moteurs puissants qui leur permettent d'attendre l'arrivée des gardes-côtes et de s'enfuir au dernier moment.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Evidemment, il faudrait des navires garde-côtes plus rapides et, par conséquent, des crédits, qui nous font défaut. En ce qui concerne l'école d'apprentissage, nous comptons, ainsi que je viens de l'indiquer, faire un essai d'école flottante en 1959 en utilisant le "Ville d'Ajaccio".

M. Symphor m'a parlé de la nécessité de créer une école d'apprentissage à Fort-de-France. Je suis d'accord pour une telle création, mais là encore se pose une question de crédits. M. le Sénateur a parlé de la longueur des côtes de sa circonscription. Bien que celle de mon département soit supérieure, j'assure M. Symphor que je lui donnerai la priorité et que cette question sera mise à l'étude.

M. Schiaffino a évoqué les problèmes qui se posent pour les ports en Afrique du Nord et à Alger en particulier. Je pense qu'il n'attend pas de réponse précise et qu'il a voulu faire ici un exposé d'ensemble d'une question qui est particulièrement intéressante. J'en ai pris note et ferai procéder à une étude en liaison avec les Travaux publics, lesquels sont plus spécialement intéressés, notamment en ce qui concerne la jetée d'Alger.

M. le Sénateur m'a également demandé quelles étaient les raisons pour lesquelles le déficit des compagnies subventionnées apparaissait globalement et s'il ne serait pas utile que le détail du déficit soit fourni. Ce détail, nous l'avons. Pour la Transatlantique, la ligne de New-York a entraîné en 1955 un déficit de 1.617 millions et de 2.069 millions en 1956. La ligne des Antilles 828 millions et la ligne de Corse 91 millions en 1956. Pour les Messageries Maritimes, il y a eu 1.356 millions de déficit pour la ligne d'Extrême-Orient, 323 millions pour la ligne du Pacifique, 243 millions pour la ligne Méditerranée - Proche-Orient, 37 millions pour la ligne Méditerranée du nord. Je fais remarquer que nous sommes obligés, dans le budget, de faire apparaître le déficit réel, compte tenu du bénéfice des autres lignes. L'intérêt de l'Etat est de payer la différence entre le déficit et le bénéfice. En tout cas, je tiens à la disposition du Parlement le détail des chiffres.

M. LE PRESIDENT.- C'est l'économie de la convention dans son état actuel. Elle utilise les bénéfices de certaines lignes pour combler le déficit des autres. C'est d'ailleurs une question sur laquelle nous pourrons revenir ultérieurement.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- M. Le Bot m'a posé deux questions. En ce qui concerne les marins pêcheurs, je puis lui donner l'assurance qu'ils auront bien entendu priorité absolue pour le carburant. J'en ai parlé, il y a huit jours, à mon collègue, M. Lemaire, et cet aspect du problème a été évoqué hier encore. Ils auront, je puis vous l'affirmer, priorité à 100 p. 100. Pour l'école de l'Aber-Wrach, 5 millions de crédits d'études ont été votés en 1956. Malheureusement, il n'y a pas de crédits de programme prévus pour cette année. En tout cas, le problème reste entier et il n'est pas question de supprimer quoi que ce soit.

M. LE BOT.- Les locaux sont insuffisants. Il y a un gros recrutement de marins pêcheurs dans cette région.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT.- Nous nous sommes trouvés en présence d'un choix à faire. La tendance des Finances a été de terminer les constructions en cours et de procéder aux aménagements lorsqu'on aura dégagé une masse de crédits suffisante. Cette question est au premier plan de mes préoccupations, Monsieur le Sénateur. Le cas échéant, j'essayerai de donner une priorité à l'école de l'Aber-Wrach.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, il me reste à vous remercier très sincèrement de votre exposé. Je pense que nos collègues ont été satisfaits de vos explications. Certaines questions dépassaient le cadre de notre ordre du jour qui était limité à l'examen du budget de la Marine marchande, mais il est évident que, notre commission ne déposant pas de rapport pour avis dans la discussion du budget, elle ne peut pas faire état en séance publique, comme elle le faisait habituellement, des soucis exprimés par ses Commissaires.

Nous avons à remercier également notre collègue, M. Courrière, qui sera le principal défenseur de notre budget. Il le connaît si bien que nous pouvons lui faire toute confiance. D'ailleurs, cet après-midi, j'irai en votre nom devant la Commission des Finances pour l'aider, si besoin était, mais je dois dire que les questions qu'il a soulevées correspondaient en grande partie aux soucis que nous avions l'intention d'exprimer à M. le Ministre.

L'examen du budget de la Marine marchande, tel qu'il se présente cette année, c'est-à-dire sous la forme d'un examen de masses, ne peut être traité en entrant dans des questions de détail. Ce que je désirerais surtout, Monsieur le Ministre, c'est

que, au moment où vous aurez à prendre un certain nombre de décrets pour la répartition des crédits dans le cadre de votre Département, la Commission des Finances et notre Rapporteur, M. Courrière, aient à en connaître. J'exprime le voeu que notre collègue, M. Courrière, veuille bien conserver le contact avec nous, afin que nous puissions travailler ensemble et que les services de la Place Fontenoy et leur Ministre, qui accomplit un travail dont je tiens à le féliciter, puisse recevoir de nous toute l'aide que nous désirons leur apporter.

La séance est levée à midi 30.

Le Président,

J.F.
CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M.Roger LACHEVRE, Président

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

Séance du Mercredi 23 Janvier 1957

-:-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 heures 15.

-:-

Présents : MM.ABEL-DURAND, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, DURIEUX. JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, TRELLU, Joseph YVON.

Excusés : MM.Robert AUBE, Yves ESTEVE, Etienne GAY, HOUDET, LE DIGABEL, SYMPHOR, Gabriel TELLIER.

Suppléant : M.FLORISSON

Absents : MM.BOUDINOT, GOURA, Albert LAMARQUE, LEONETTI, PAUMELLE, RAMAMPY, RAZAC, REPIQUET, de ROCCA SERRA, SCHIAFFINO, ZAFIMAHOVA.

Assistait, en outre, à la séance au titre de la Commission des Finances : M. COURRIERE.

-:-:-:-

ORDRE DU JOUR

- Echange de vues sur les décrets portant répartition des crédits votés pour 1957 (en ce qui concerne la Marine Marchande).
- Communication du Président sur les crédits affectés à l'application de la loi d'aide à la construction navale.
- Questions diverses.

COMPTE RENDU

Décrets sur le budget

M.Roger LACHEVRE, Président.- Mes chers collègues, nous devons examiner les décrets pris par le Gouvernement pour fixer la répartition des crédits votés au titre de l'exercice 1957, selon la procédure nouvelle.

Les observations que nous serons éventuellement amenés à présenter seront transmises à la Commission des Finances.

Je donne d'abord la parole à M.Courrière, rapporteur spécial du budget de la Marine marchande.

M.COURRIERE.- Je n'ai aucune observation à présenter : la répartition des crédits est conforme à ce qui avait été prévu l'an dernier.

A signaler, toutefois, la création de plusieurs emplois pour lesquels il a fallu supprimer l'équivalent afin de ne pas dépasser les crédits. Mais il ne s'agit là que d'opérations administratives courantes.

M.ABEL-DURAND.- Il subsiste toujours des difficultés de recrutement des professeurs d'hydrographie en raison de l'insuffisance des traitements. Il arrive que les élèves gagnent plus que leurs maîtres !

Peut-être la commission aurait-elle intérêt à s'informer sur cette question ?

.../...

M.JEZEQUEL.- Quel est le statut des professeurs d'hydrographie ?

M.LE PRESIDENT.- C'est un corps d'officiers de marine. Pour notre information, chacun de vous pourrait prendre contact avec les écoles de navigation de son ressort.

En résumé, personne ne demandant plus la parole, notre commission ne présentera pas d'observations sur les décrets.

Aide à la construction navale

M.LE PRESIDENT.- Nous devons revenir sur la question des crédits affectés à l'aide à la construction navale. Nous avions reçu des assurances formelles de la part du Gouvernement au moment de la discussion du budget.

Le projet de loi a bien été établi et signé par les ministres techniques, dans une forme qui nous donnait satisfaction, ainsi qu'aux chantiers de construction, qui voyaient de la sorte leur avenir assuré. L'ensemble des crédits s'élevait à 56 milliards.

Mais les services du budget ont procédé à une amputation de 20 milliards au total sur les crédits des années à venir, supprimant même ceux de 1963 !

Le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande a provoqué la réunion d'un comité interministériel qui a prévu le rétablissement des crédits pour 1961 et 1962 mais a refusé d'inscrire les 16 milliards pour 1963.

Une telle attitude est regrettable. Elle empêche nos chantiers de prendre des commandes pour 1963, alors que les chantiers étrangers peuvent le faire,et même pour les années suivantes.

Je vous propose, si nous n'avons pas de réponse satisfaisante d'ici 48 heures, d'envoyer une délégation de notre commission auprès de M.Filippi, Secrétaire d'Etat au Budget.

M.DELPUECH.- Il faut aller jusqu'au Président du Conseil !

M.COURRIERE.- Les visites sont insuffisantes, il faut déposer une question orale avec débat.

.../...

M.LE PRESIDENT.- D'autre part, un incident fâcheux vient de survenir à Dunkerque, à l'occasion du lancement d'un pétrolier de 52.000 tonnes destiné à un armateur américain. En raison de l'agitation sociale, le lancement n'a pu avoir lieu qu'"en privé"... et aux accents de l'internationale ... ce qui n'est pas fait pour favoriser l'afflux de commandes américaines.

Je voulais aussi vous saisir de la question des "francs-cinéma" qui auraient servi à construire ce pétrolier et peut-être d'autres. J'en ai parlé au ministère de la Marine Marchande et j'ai pu obtenir une réponse très précise: le pétrolier a été construit avec 50% de dollars frais et 50% de "francs-cinéma".

Une telle procédure me paraît intolérable et nous devrions nous saisir du problème. C'est une façon de détourner les crédits d'aide à la construction navale et de priver l'économie nationale de dollars frais.

M.ABEL-DURAND.- Il faut évidemment s'en préoccuper, mais sous quelle forme poserons-nous la question ?

M.COURRIERE.- C'est très difficile, on ne peut même pas savoir exactement comment fonctionne la loi d'aide ...

M.YVON.- L'Etat peut-il contrôler la passation des marchés, par exemple pour favoriser l'armement français ?

M.LE PRESIDENT.- En fait, il y a une commission spécialisée, au ministère de la Marine Marchande, mais elle ne s'occupe pas du financement.

M.DELPUECH.- Il faut s'informer à fond avant d'intervenir.

M.LE PRESIDENT.- Nous le ferons et, pour commencer, je vous propose que notre Bureau, augmenté de M.Abel-Durand et de M.Courrière, aille très prochainement faire une démarche auprès de M.Filippi.

Il en est ainsi décidé.

.../...

Salon nautique

M.LE PRESIDENT.- J'ai été saisi, par le Comité du Salon Nautique, des difficultés financières de cette organisation, dont la gravité est assez inquiétante.

Comme il s'agit d'une question d'intérêt général, je pense qu'il serait opportun de compléter l'information de notre commission sur ce sujet et je serai, sans doute, amené à vous soumettre ultérieurement une proposition de résolution dont l'objet serait d'inviter le Gouvernement à verser une subvention au Comité du Salon Nautique pour lui permettre de poursuivre son activité.

Relations maritimes Bordeaux-Amérique du Sud

M.LE PRESIDENT.- M.Pauzet avait été chargé de rapporter la proposition de résolution de deux de nos collègues, tendant à rétablir le trafic maritime entre Bordeaux et l'Amérique du Sud.

Où en est cette affaire ?

M.PAUZET.- A vrai dire, malgré mes soins, elle a peu avancé car je me rends compte des difficultés à conclure favorablement, ce que j'aimerais pourtant faire en ma qualité d'élu girondin.

Il s'agit d'un problème complexe qu'on ne peut résoudre qu'à l'aide de toutes les données. Or, personne ne sait exactement quelle importance pourrait avoir un trafic maritime entre Bordeaux et l'Amérique du Sud.

M.LE PRESIDENT.- Je pense que M.Pauzet aurait intérêt à poursuivre son étude en s'informant des possibilités actuelles de trafic entre Bordeaux et l'Amérique du Sud, avant de déposer des conclusions définitives.

M.ROLLAND.- Que va devenir le "Pasteur" ? Il semble qu'il pourrait encore servir. Or, on vient de le remiser à Brest.

M.LE PRESIDENT.- Vous pourriez, au nom de la commission, aller le visiter et nous rendre compte.

Il en est ainsi décidé.

.../...

Enquête dans les ports de pêche (suite)

M.LE PRESIDENT.- Pour achever notre étude sur la grande pêche, il nous reste à visiter Fécamp. Je vous propose d'y aller avant le 15 février, pour profiter de la présence des chalutiers de grande pêche, par exemple, le 6 février. Par la même occasion, nous visiterions aussi Dieppe.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 11 heures 20

Le Président,

MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, président

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

Séance du mercredi 27 mars 1957

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

La séance est ouverte à 10 heures 10

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

Présents : MM. ABEL-DURAND, Vincent DELPUECH, DURIEUX,
Yves ESTEVE, HOUDET, JEZEQUEL, LACHEVRE,
LE BOT, LEONETTI, Marc PAUZET, REPIQUET,
de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO,
TRELLU.

Suppléant : M. JAOUEN.

Excusés : MM. Robert AUBE, Henri CORNAT, Etienne GAY,
LE DIGABEL, PAUMELLE, RAMAMPY, RAZAC, SYMPHOR,
Gabriel TELLIER, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, GOURA, Albert LAMARQUE,

-:-:-:-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Examen du projet de loi (n° 430, session 1956-1957), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954.- Nomination d'un rapporteur.

II - Compte rendu de la visite du "Pasteur".

III - Compte rendu de la mission d'enquête à Fécamp et à Dieppe.

IV - Questions diverses.

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

COMPTE RENDU

Pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, M. Jaouen me semble particulièrement qualifié pour s'occuper de cette question de la pollution des eaux de la mer et c'est pourquoi je vous le propose comme rapporteur du projet de loi (n° 430, session 1956-1957), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signée à Londres le 12 mai 1954.

Il en est ainsi décidé.

M. JAOUEN.- Il est exact que cette question me préoccupe particulièrement, les eaux côtières bretonnes étant soumises à la pollution due au nettoyage des soutes des pétroliers en haute mer.

Les vents dominants et les courants sont tels dans cette région que la limite prévue par le projet de loi semble insuffisante.

Sous cette réserve, il convient de ratifier rapidement le traité.

.../...

M. DELPUECH.- Le problème existe aussi dans l'étang de Berre, où la pêche est devenue totalement impossible depuis l'installation des raffineries de pétrole.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est ennuyeux, c'est que le contrôle est difficile, sinon impossible. Il serait plus efficace de prévoir que toutes les opérations de nettoyage de soutes se feront dans le port même où le navire s'est déchargé.

M. JAOUEN.- C'est prévu dans certains projets d'aménagements portuaires, notamment à Brest.

M. ABEL-DURAND.- C'est exact !

M. SCHIAFFINO.- Le problème s'est aggravé au cours de ces dernières années, du fait de l'accroissement continu de la flotte de transport pétrolier.

L'entretien de ces bateaux exige des installations de plus en plus grandes et nombreuses pour le radoub qui doit, lui-même, être précédé d'un dégazage des soutes.

Le rejet à la mer des déchets est extrêmement nuisible au poisson, même en haute mer.

M. LE PRESIDENT.- Techniquement, le mieux serait de pomper les déchets au port même et d'aller ensuite les vidanger en haute mer.

M. SCHIAFFINO.- On pourrait, encore mieux, les déverser sur la terre ferme dans des endroits déserts.

M. JAOUEN.- Il est aussi prévu de transformer les déchets en engrais.

Ces observations faites et notées, je vous donnerai mon projet de rapport la semaine prochaine.

*

* *

Salon nautique

M. LE PRESIDENT.- Votre Bureau a été saisi officieusement des difficultés rencontrées par les organisateurs du Salon nautique. Ces difficultés se traduisent par un déficit financier assez grave pour mettre en péril cette manifestation, dont l'utilité n'est plus à démontrer.

Elles sont dues à l'obligation faite au Salon de ne plus se tenir sur les berges de la Seine face au Cours Albert Ier pour se transporter plus en aval, entre le pont d'Iéna et la passerelle Debilly.

.../...

Pour motiver sa décision, le Conseil Municipal de Paris a invoqué de légitimes nécessités d'urbanisme, mais il n'a pas indemnisé le Salon en compensation des dépenses importantes entraînées par son déplacement.

En outre, le Gouvernement a interdit toute majoration du prix des entrées.

C'est ainsi que, de prospère qu'elle était, la trésorerie du Salon connaît de graves difficultés malgré le succès croissant de cette manifestation.

J'ai pensé, ainsi que plusieurs de nos collègues, qu'il convenait de déposer une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre à sa charge, au moins une partie des dépenses exceptionnelles incombant au Salon nautique à la suite du transfèrement qui lui a été imposé.

M. DELPUECH.- Si notre Commission donne suite à cette initiative, à laquelle je me rallie entièrement, je serai candidat au rapport.

M. ABEL-DURAND.- J'y suis également favorable mais il me semble que notre voeu devrait plutôt porter sur une autorisation d'augmentation du prix des entrées, justifiée par l'ampleur croissante des expositions et manifestations diverses. Ainsi le Salon pourrait-il équilibrer son budget.

M. LE PRESIDENT.- Dans ces conditions, je propose que nous continuions l'étude de la question dans le sens indiqué par le Président Abel-Durand.

Il en est ainsi décidé.

*

* *

Paquebot Pasteur

M. ROLLAND.- Le 17 février dernier, nous avons procédé, mes collègues Trellu, Jaouen et moi-même, à la visite du "Pasteur", actuellement à Brest.

L'amiral-commandant à Brest estime que c'est encore un navire de classe, dont le statut actuel est mal défini. Après l'avoir visité et pris contact avec son commandant, nous avons pu constater qu'il est en parfait état d'entretien. Il a été soumis régulièrement à des visites quadriennales, dont la dernière remonte à 1952.

.../...

Les installations intérieures sont celles d'un "trooper". Pour le retransformer en paquebot, il faudrait environ 8 à 10 milliards et un an de travaux.

Il y a, actuellement, 106 hommes à bord, y compris l'état-major. Les frais et la responsabilité sont à la charge de l'inscription maritime.

Autre aspect de la question : le "Pasteur" est actuellement ancré dans un endroit où on n'a pu le placer qu'au moment de la grande marée du 15 mars; pour l'en sortir, il faudrait attendre une autre grande marée. Qu'adviendrait-il si on en avait brusquement besoin ?

Il serait intéressant de savoir à quoi on peut l'utiliser ou si on envisage de l'acheter. Certains pays seraient acquéreurs : Italiens, Allemands, par exemple, qui ont déjà envoyé des visiteurs à bord pour se rendre compte de son état.

En conclusion, nous pensons qu'il convient de demander au Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande quelles sont ses intentions.

M. LE PRESIDENT.- C'est du ressort, plus exactement, du Conseil supérieur de la Marine Marchande.

M.TRELLU.- Il est juste de préciser que le commandant nous a dit que le bateau ne serait pas rentable dans une exploitation commerciale.

M. PAUZET.- Je n'oublie pas que je suis chargé de rapporter la proposition de résolution concernant le rétablissement des liaisons maritimes entre l'Amérique du Sud et Bordeaux et j'insisterai pour qu'on y affecte le "Pasteur".

M. SCHIAFFINO.- Si on envisage de le garder "en réserve", il importe de le placer dans un port d'où il puisse sortir immédiatement en cas de besoin.

Si on veut l'exploiter commercialement, il faut envisager le déficit : sur la ligne de l'Amérique du Sud, ce serait au moins 2 milliards par an.

Les bateaux étrangers, italiens et anglais, qui font ce trafic sont déficitaires mais il y a des subventions de l'Etat.

Autre solution, on pourrait affréter le "Pasteur", comme trooper, aux Anglais, qui semblent en avoir besoin.

M. LE PRESIDENT.- Nous continuerons à nous informer après cet échange de vues très profitable.

*

* *

.../...

Enquête dans les ports de pêche

M. LE PRESIDENT.- Certains d'entre nous ont participé à la récente visite des ports de Fécamp et de Dieppe.

Nous en avons tiré des enseignements précieux et pu évoquer plusieurs problèmes concernant la pêche.

Notamment, à Fécamp, on nous a parlé des visites faites sur les lieux de pêche par l'aviso "l'Aventure", dont les installations seraient insuffisantes au point de vue sanitaire et les passages trop peu nombreux pour assurer la distribution du courrier.

M. CLAIREAUX.- A Saint-Pierre-et-Miquelon, je n'ai jamais entendu d'observations à ce sujet.

M. LE PRESIDENT.- De leur côté, les armateurs sont satisfaits.

*

* *

Questions diverses

Canots de sauvetage en caoutchouc

M. TRELLU.- On débat toujours la question de leur utilisation à bord des bateaux de pêche.

M. LE PRESIDENT.- Les renseignements que nous avons recueillis indiquent qu'on est en bonne voie de réalisation.

*

* *

Reclassement des pilotes de Suez

M. REPIQUET.- Les pilotes de Suez demandent l'octroi des mêmes avantages que ceux qui ont été reconnus aux pilotes de Haïphong.

Cela paraît logique. Certains pilotes de Suez sont matériellement gênés depuis qu'ils ont perdu leur emploi, malgré les promesses qui leur ont été faites de percevoir 3 ans de solde.

.../...

M. LE PRESIDENT.- Ils souhaitent légitimement un reclassement dans leur profession. Des pourparlers sont en cours à ce sujet.

Pour ceux de Haïphong, le problème n'a pas été réglé par le vote d'une loi, il faut l'accord de la profession.

Il se pose également un problème de retraite.

Est-il opportun de déposer tout de suite un projet de loi qui serait voté mais ne résoudrait rien ?

Des démarches amiables seraient plus efficaces.

M. REPIQUET.- Il faudrait que la Commission entende un de leurs représentants.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons les inviter.

M. CLAIREAUX.- Les pilotes de Haïphong et de Suez ont demandé à continuer à cotiser à la Caisse de Retraites des Invalides de la Marine. Leur requête n'a pas été accueillie favorablement.

M. REPIQUET.- Il faut régler la question sur le plan pratique.

M. LE PRESIDENT.- Je crois aussi qu'il faut rappeler l'erreur psychologique commise par les pilotes de Suez qui ont refusé, il y a quelques années, leur adhésion à l'association des pilotes. Il en résulte donc un certain malaise.

M. REPIQUET.- Je m'attache surtout à la question de principe et je m'intéresse plus particulièrement aux jeunes pilotes qui ont l'impression d'être parfois traités en étrangers.

Je ne voudrais pas qu'on prenne des mesures discriminatoires.

M. LE PRESIDENT.- A mon avis, il faudrait entendre les intéressés.

M. LEONETTI.- La situation des pilotes du Maroc mérite également toute notre attention.

Il y a certains pilotes d'Afrique du Nord qui vont perdre complètement leur situation et qui sont donc dans une situation plus défavorable que les pilotes de Suez.

L'effort doit être fait sur le plan national.

.../...

M. LE PRESIDENT.- A la rentrée de mai, nous pourrions demander au Président de l'Association des Pilotes de Suez et au Président de l'Association de Pilotes de toutes provenances de venir nous faire un exposé.

Il en est ainsi décidé.

M. J.L. ROLLAND.- Je reviens au "Pasteur" ; je crois que nous pourrions faire une démarche en vue de l'attribution à l'équipage de quelques croix du Mérite Maritime et de la Croix de la Légion d'Honneur au bâtiment lui-même.

M. LE PRESIDENT.- Nous examinerons cette suggestion.

La séance est levée à 12 heures.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

JV.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du Mardi 25 Juin 1957

-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 Heures 15

-:-

Présents : MM. BOUDINOT, Etienne GAY, LACHEVRE, Albert LAMARQUE, LE BOT, Marc PAUZET, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, Henri CORNAT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, HOUDET, TRELLU.

Absents : MM. DURIEUX, JEZEQUEL, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, RAMAMPY, RAZAC, de ROCCA SERRA, SCHIAFFINO, Gabriel TELLIER, Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

=*=

../..

ORDRE DU JOUR

I - Echange de vues sur le projet de loi (n° 734, session 1956-1957), adopté par l'Assemblée Nationale, programme pour l'aide à la construction navale.

II - Questions diverses.

=*=

COMPTE RENDU

Loi-programme d'aide à la construction navale.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, le projet d'aide à la construction navale n'est pas nouveau pour nous. Vous savez qu'au mois de mars dernier M. Mazier avait déjà déposé son rapport à l'Assemblée Nationale et que le débat devait, à ce moment-là, venir très rapidement. Mais il n'en fut rien.

Le retard apporté au vote de la loi a déjà eu de fâcheux effets : des commandes étrangères ont été retirées de certains chantiers, à la Seyne et au Trait, par exemple. Il en résulte un manque à gagner en devises fortes au détriment de notre économie nationale.

J'insiste particulièrement sur le fait que notre responsabilité, à nous Commission de la Marine et des Pêches, est dégagée, mais nous allons faire tous nos efforts pour que le retard ne soit pas aggravé.

La Commission des Finances, saisie au fond, doit faire diligence malgré ses travaux urgents pour que le projet de loi soit soumis dès cette semaine aux délibérations du Conseil de la République.

M. LAMARQUE.- Je crains que notre Président ne soit un peu trop optimiste, puisque le Conseil de la République ne siègera plus après mercredi, c'est-à-dire demain. Mais le projet pourra sûrement passer la semaine prochaine.

M. LE PRESIDENT.- Parallèlement à la question de l'aide à la construction, se pose de nouveau celle de la construction du futur paquebot de l'Atlantique Nord. Il y a été fait allusion lors du débat de la semaine dernière devant l'Assemblée Nationale et il est fâcheux qu'on reste sur l'impression que la commande n'est pas encore définitive.

La Compagnie Générale Transatlantique a déjà versé un acompte de 2 milliards, les tôles spéciales sont commandées, ainsi que divers appareils secondaires.

Pour tirer l'affaire au clair, j'ai écrit au Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande pour lui demander si les Chantiers ont été fixés sur le taux d'aide dont ils doivent bénéficier. Si non, cela signifie que la commande n'est pas définitive malgré toutes les assurances qui nous ont été données depuis bientôt deux ans.

Je tiendrai la Commission au courant de la réponse qui me sera donnée.

=*=

Questions diverses.

M. LE PRESIDENT.- Nous devons évoquer la grève des officiers mécaniciens de la Marine marchande qui immobilise de nombreux paquebots.

Il en résulte des pertes très graves au détriment des compagnies de navigation et des industries qui vivent du tourisme, sans compter la perte de prestige pour notre pavillon.

Je suis intervenu auprès du Ministre des Travaux publics et des Transports pour qu'il se penche sans tarder sur ce problème. A mon sens, la grève a pour origine des

../..

promesses faites aux officiers mécaniciens par le précédent Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande et qui n'ont pas été tenues.

Les officiers mécaniciens demandent un changement de titre, pour s'appeler "ingénieurs de la Marine marchande". Satisfaction peut leur être donnée immédiatement.

Ils demandent, en outre, la parité des pensions avec les officiers de pont. On peut la leur accorder, cela ne coûterait que 50 millions par an à la Caisse des Invalides de la Marine.

Mais, ils demandent, en outre, une prime de qualification qui soulève de grandes difficultés, car elle entraînerait des demandes analogues de la part des autres catégories d'officiers de la Marine marchande.

C'est au Ministre de décider, mais il doit agir prudemment et ne pas faire de promesses qui ne soient pas suivies d'effet immédiat.

Aujourd'hui, la situation s'est améliorée : sur les lignes d'Afrique du Nord, les officiers mécaniciens de la Marine marchande ont été réquisitionnés, les bateaux sont partis de Marseille, entraînant une reprise du trafic au Havre.

--=--

Paquebot Pasteur

M. ROLLAND.- Je pense qu'il serait opportun de poser au Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande la question de l'utilisation du "Pasteur" et, en tout cas, de profiter de la prochaine grande marée de septembre pour le faire sortir de son lieu de mouillage actuel.

M. LE PRESIDENT.- Il vaut mieux adresser une motion

../..

dans ce sens au Conseil supérieur de la Marine marchande.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 11 heures.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

-:-:-:-:-:-

Séance du jeudi 18 Juillet 1957

-:-:-:-

La séance est ouverte à 10 H 5

Présents : M.M. ABEL-DURAND, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, DURIEUX, Yves ESTEVE, HOUDET, LACHEVRE, LE BOT, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, TRELLU.

Excusés : M.M. Robert AUBÉ, Etienne GAY, JEZEQUEL, RAZAC, SYMPHOR.

Suppléants : M.M. CLAIREAUX, ANDRÉ.

Absents : M.M. BOUDINOT, Léon DAVID, GOURA, Albert LAMARQUE, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, RAMAMPY, REPIQUET, de ROCCA SERRA, Gabriel TELLIER; Joseph YVON, ZAFIMAHOVA.

Mar. 18-7-57

ORDRE DU JOUR

I.- Examen du projet de loi (n° 832, session 1956-1957) autorisant le Président de la République à ratifier le traité instituant la Communauté économique européenne, en ce qui concerne la marine marchande.
Nomination d'un rapporteur pour avis.

II.- Examen du projet de loi portant approbation d'avenants conclus avec la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie des Messageries Maritimes.
Nomination d'un rapporteur.

III.- Nomination d'un rapporteur pour la proposition de loi (n° 867, session 1956-1957) tendant à modifier l'article 15 de la loi du 4 décembre 1913 réorganisant le crédit maritime mutuel.

IV.- Questions diverses.

-;-;-;-;-

COMPTE-RENDU

Communauté économique européenne.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, il convenait que notre Commission soit saisie pour avis du projet de loi autorisant les ratifications des Traités européens.

L'Assemblée Nationale l'a fait de son côté, mais nous devons insister devant le Conseil de la République en certains points, tels que le régime des ports et la position de l'armement français en face des concurrences nouvelles.

Tout d'abord, il convient de désigner un rapporteur pour avis. Je suis saisi d'une candidature, celle de M. Vincent Delpuech.

M. Vincent Delpuech est désigné comme rapporteur pour avis.

M. DELPUECH.- J'ai étudié de près le traité instituant le marché commun et ses incidences sur notre marine marchande.

Mes conclusions m'amènent à vous proposer de donner un avis favorable au Traité, sous réserve d'appeler l'attention du Gouvernement sur la vigilance qu'il devra apporter dans l'avenir au sujet de l'application de ses dispositions.

.../..

Mar. 18-7-57

Tout particulièrement, il faudra maintenir l'aide à la construction navale et ne pas laisser toucher au monopole du pavillon.

En outre, il faudra accélérer l'équipement de nos ports, y compris les ports algériens, sous peine de les voir négligés au profit des ports étrangers.

M. SCHIAFFINO.- Il convient, en effet, d'insister sur le cas des ports algériens, très en retard pour leur équipement. 450 millions seulement leur sont alloués, et il y en a 17 ! Leur situation oblige à de gros travaux d'entretien, car ils sont tous ouverts aux vents du nord. Leurs dimensions sont également trop étriquées par rapport aux bateaux modernes.

D'autre part, il faut prévoir le débouché des pétroles sahariens dont la réalité est maintenant prouvée.

M. CLAIREAUX.- Les produits de la pêche sont intégrés dans le marché commun au même titre que les produits agricoles.

Nos produits seront durement concurrencés, ils le sont déjà et le seront encore davantage, par les produits allemands.

M. LE PRESIDENT.- Nous inclurons, dans notre avis, un paragraphe sur les pêches maritimes. Pour rassurer M. Claireaux, je lui signale que l'application du Traité sera progressive, ce qui n'empêche qu'il faudra surveiller de près le régime des importations de poisson.

M. SCHIAFFINO.- On pourrait aussi, au chapitre des recommandations faire allusion à la formation professionnelle.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas, je pense, l'occasion de le faire.

M. ABEL-DURAND.- En matière maritime, nous sommes très en avance pour la formation professionnelle.

M. SCHIAFFINO.- En Algérie, elle est très en retard et trop pauvrement dotée. Il y a intérêt à former davantage de marins musulmans qui deviennent d'excellents français, mais je me rallie à la position du Président et suis d'accord pour renvoyer cette discussion à une séance ultérieure.

M. LE PRESIDENT.- Si personne ne demande plus la parole, je vous propose de clore le débat en autorisant notre rapporteur à déposer des conclusions favorables à la ratification des Traités.

Il en est ainsi décidé.

<u>Avenants aux conventions avec la Cie Générale Transatlantique et les Messageries Maritimes.</u>

M. LE PRESIDENT.- Je vous rappelle que le 4 Août 1954, nous avons eu l'occasion de débattre le problème au fond et que nous avions obtenu que les compagnies intéressées nous fournissent un complément d'informations sur leur gestion financière.

.../..

Un expert économique d'Etat a déposé un rapport devant les Commissions des Finances du Parlement. Elles sont donc parfaitement éclairées et, pour ma part, j'estime qu'il n'y a pas lieu de rouvrir un débat, sauf si notre Commission des Finances en prend l'initiative.

Les résultats financiers des trois derniers exercices de la Cie Générale Transatlantique nous ont été communiqués. Le déficit ressort à 3.845 millions pour 1954, 2.466 millions pour 1955, et 3.218 millions pour 1956.

Le plafond actuel des subventions étant de 3.300 millions, la Cie a dû en 1954, débourser 545 millions.

En 1955, la différence entre ce plafond et le déficit réel a été partagée entre l'Etat et la Cie, en application de la Convention.

Il faut souligner ici l'intérêt de maintenir le système actuel qui prévoit la même subvention pour plusieurs années puisqu'il permet des compensations d'une année sur l'autre.

Vouloir instituer un plafond annuel reviendrait à instituer un système de régie qui serait bien moins avantageux pour l'Etat.

M. SCHIAFFINO.- Ce qu'il faudrait connaître, c'est les comptes d'exploitation de chaque ligne, notamment sur les lignes d'Algérie. Si elles sont bénéficiaires, il faut éviter les tarifs trop élevés qui pèsent lourdement sur les passagers des classes inférieures.

M. LE PRESIDENT.- Il y aurait un danger à publier ces comptes. Par exemple, les lignes de Corse sont bénéficiaires, les parlementaires corses en profiteraient pour demander des baisses de tarifs, ce qui aggraverait le déficit général.

M. SCHIAFFINO.- Ce raisonnement ne vaut pas pour l'Algérie. Les Algériens admettent fort bien que la Cie fasse des bénéfices, mais il ne faut pas qu'ils soient excessifs et préjudiciables à l'intérêt général.

M. LE PRESIDENT.- De toute façon, je demanderai, pour M. Schiaffino, les comptes d'exploitation par ligne et je les lui communiquerai.

La Commission désigne M. le Président comme rapporteur et adopte ses conclusions favorables au vote du projet de loi.

Crédit maritime mutuel.

M. Trellu est désigné comme rapporteur de la proposition de loi concernant le crédit maritime mutuel.

.../..

Mar· 18-7-57

QUESTIONS DIVERSES
Pêche dans l'Etang de Berre

M. LE PRESIDENT.- Nous serons saisis très prochainement d'un projet de loi portant interdiction de la pêche dans l'Etang de Berre.

Vu l'urgence, je vous propose de désigner immédiatement un rapporteur pour ce texte.

M. Delpuech est désigné comme rapporteur.

M. DELPUECH.- J'ai l'intention de déposer un bref rapport qui sera favorable au vote du projet de loi.

La Commission approuve ces conclusions et décide de demander la discussion immédiate du projet de loi, dès sa transmission.

Paquebot Pasteur.

M. ROLLAND.- La vente du "Pasteur" à une compagnie de navigation allemande constitue un scandale qui fait de plus en plus de bruit.

On a voulu faire des économies de frais de gardiennage en le vendant rapidement, au lieu d'essayer de l'utiliser. C'est une opération désastreuse, à tous points de vue.

M. LE PRESIDENT.- Renseignements pris à bonne source, le Conseil supérieur de la marine marchande n'a pas été consulté sur l'opportunité de cette vente, ce qui constitue une violation de la loi du 28 Février 1946.

Les négociations qui ont présidé à l'opération de vente ont été menées en grand secret et dans des conditions qui peuvent apparaître louches.

M. ROLLAND.- Ne serait-il pas opportun de demander l'audition du Ministre responsable devant la Commission ?

M. LE PRESIDENT.- Je crois que ce ne serait guère efficace. On nous racontera tout, sauf la vérité.

M. ESTEVE.- La Commission pourrait envoyer au Président du Conseil une lettre de protestation.

M. LE PRESIDENT.- Il vaut mieux provoquer un débat public que nous nous efforcerons d'organiser avant la fin de la session.

La séance est levée à 11 H 50

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

J.V.

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

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

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

Séance du vendredi 4 octobre 1957

-:-:-:-

La séance est ouverte à 11 Heures 45

-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, Amadou DOUCOURE, DURIEUX, Yves ESTEVE, Etienne GAY, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Marc PAUZET, RAMAMPY, RAZAC, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, SYMPHOR.

Excusés : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, HOUDET, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, REPIQUET, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

Absents : MM. FLORISSON, ZINSOU.

-*-

../..

ORDRE DU JOUR

I - Constitution de la Commission.

II - Nomination de :

- 1 membre de la Sous-Commission de contrôle des crédits des entreprises nationalisées ;

- 1 membre de la Commission de la Recherche scientifique et du progrès technique (et, éventuellement, 1 suppléant).

-*-*-*-

COMPTE RENDU

Constitution de la Commission.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, l'ouverture de la nouvelle session parlementaire me donne le plaisir de reprendre, pour quelques instants, la présidence de notre Commission.

J'ai tout lieu de croire, en effet, qu'aucun changement n'interviendra dans la composition de notre Bureau, ses membres et M. le Président Lachèvre, en particulier, ayant toujours fait face à leurs obligations d'une façon digne de tous les éloges.

Par acclamations unanimes, la Commission décide la reconduction pure et simple de son bureau, ainsi constitué :

../..

Président : M. Roger Lachèvre
Vice-Présidents : MM. Symphor
Yvon Razac
Secrétaires : MM. Yves Jézéquel
Vincent Delpuech.

M. Lachèvre prend place au fauteuil présidentiel.

M. LACHEVRE, Président.- Mes chers collègues, je vous remercie vivement de l'honneur que vous me faites et vous sais gré de ce nouveau témoignage de confiance que vous me donnez.

Je suis sûr d'être votre interprète à tous en exprimant à M. Abel-Durand, que nous considérons comme notre Président d'honneur, nos sentiments d'affectueux dévouement. Nous ne saurions oublier les services qu'il a rendus à notre Commission pendant ses longues années de présidence et qu'il continue à lui rendre par ses conseils éclairés.

C'est de son exemple que je m'efforce de m'inspirer en ayant toujours le souci des intérêts de notre marine marchande.

--*--

Nominations diverses.

M. LE PRESIDENT.- Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous maintiendrons leurs mandats à ceux de nos collègues qui représentent notre Commission auprès de divers organismes : M. Castellani, comme membre de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées ; M. de Rocca-Serra, comme membre de la Commission de la recherche

../..

scientifique et du progrès technique et M. Symphor, comme membre suppléant de la même commission.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à midi.

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, président

-:-:-:-:-:-:-:-:+:-:-:-:-:-:-

Séance du mercredi 20 novembre 1957

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

La séance est ouverte à 10 heures 15

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

Présents : MM. Robert AUBE, BOUDINOT, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, DURIEUX, Yves ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, LEONETTI, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, SYMPHOR.

Suppléants: MM. LEBRETON, Hassan GOULED, TRELLU.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Marc PAUZET, RAZAC.

Absents : MM. Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, FLORISSON, Etienne GAY, HOUDET, Albert LAMARQUE, PAUMELLE, RAMAMPY, REPIQUET, Gabriel TELLIER, Joseph YVON, ZINSOU.

-:-:-:-

ORDRE DU JOUR

I - Communication du Président sur les problèmes actuels de la Marine Marchande.

II - Examen de la proposition de résolution (n° 981, session 1956-1957) de M. Michel Debré, tendant à instituer une Commission d'enquête sur la vente du Paquebot Pasteur.- Nomination d'un rapporteur.

III- Discussion du rapport de M. Trellu sur la proposition de loi (n° 867, session 1956-1957), tendant à modifier l'article 15 de la loi du 4 décembre 1913 réorganisant le Crédit Maritime Mutuel.

IV - Questions diverses.

-:-:-:-:-:-

COMPTE RENDU

Communication du Président

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, le Département de la Marine Marchande est pourvu d'un nouveau Secrétaire d'Etat, M. Simonnet, que nous ne tarderons sans doute pas à recevoir parmi nous.

Je dois vous dire que ce n'est pas sans difficultés que ce poste a été pourvu. A un certain moment, pendant la constitution du nouveau ministère, j'ai été avisé du refus de désigner un titulaire au portefeuille de la Marine Marchande. Aussitôt, j'ai pris l'initiative d'une intervention, au nom de la Commission, sûr d'avance d'avoir votre approbation.

J'ai donc envoyé au Président du Conseil investi, M. Félix Gaillard, la lettre suivante :

"Monsieur le Président,

"J'ai reçu mission de la Commission de la Marine Marchande que j'ai l'honneur de présider, de faire auprès de vous une démarche pressante pour que le Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande reste pourvu d'un titulaire.

"Le Conseil de la République a toujours réservé une grande attention aux questions maritimes. Sa Commission compétente comprend deux vice-présidents de notre Assemblée.

.../...

"Il ne s'agit pas d'une question de prestige mais de la nécessité de réserver selon nous une place dans les Conseils du Gouvernement à un secteur important de notre économie nationale.

"Des chiffres récents démontrent que dans le déficit de la balance des comptes, le poste des frets maritimes s'inscrit pour plus de 800 milliards de francs dans les dix dernières années.

"L'industrie des transports maritimes est une de nos grandes industries exportatrices. L'industrie des Constructions Navales prend place parmi les meilleurs collecteurs de devises. Leur activité doit être développée au maximum possible.

"Or, faute d'un animateur, que voyons-nous ? Les pavillons libériens et panaméens sont partout dans nos ports. Nos industriels de l'Est sont parmi tant d'autres les gros clients des ports d'Anvers et de Rotterdam. Des armateurs français doivent faire construire à l'étranger, qui achète en même temps nos paquebots les uns après les autres pour les exploiter. Depuis Louis Rollin et Gaston Defferre, jamais un ministre de la Marine Marchande n'a su faire entendre sa voix aux ouvriers des chantiers navals français.

"C'est pourquoi le Conseil de la République est à la veille d'être saisi d'une demande d'enquête sur un certain nombre de faits intéressant la Marine Marchande française.

"Permettez-moi d'espérer, Monsieur le Président, que vous voudrez bien examiner cet appel dans l'esprit où il vous est adressé par l'ensemble de mes collègues. Il ne doit pas compliquer votre tâche si lourde mais, si possible, vous aider.

"Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments de haute considération."

Nous avons eu satisfaction puisque un Secrétaire d'Etat a été finalement désigné. Mais il reste à définir ses attributions et, surtout, à les élargir, le ministre de tutelle, celui des Travaux Publics, ne paraissant pas décidé à lui accorder des pouvoirs et responsabilités suffisantes.

Avec votre accord, je ferai une visite au Secrétaire d'Etat pour l'informer de notre désir de l'appuyer fermement.

Il en est ainsi décidé.

.../...

M. SCHIAFFINO.- Depuis les nombreuses années que je vis dans les milieux maritimes, je dois constater que l'armature des services de la Marine Marchande a pratiquement disparu depuis le passage de M. Ramarony à la Place de Fontenoy.

Cette armature était, autrefois, constituée par des directeurs et un secrétaire général toujours judicieusement choisis et restant longtemps à leur poste.

Maintenant, nous assistons à une valse du haut personnel qui nous a conduits à la situation déplorable que nous constatons aujourd'hui.

Il faut mettre fin à cette pratique et, d'abord, rétablir le poste de secrétaire général.

M. LE PRESIDENT.- Passant rapidement en revue les problèmes actuels, je dois signaler la baisse des frets, ou plutôt leur effondrement. Quelques exemples : en 1954, le cours du charbon était 50 sh, en décembre 1956 : 119, en octobre 1957 : 25 !

Pour le pétrole : en 1954 : 52 sh, en décembre 56 : 43, 5 en octobre 57 : 52 !

M.SCHIAFFINO.- Il faut tenir compte, dans la hausse d'il y a un an, de la crise de Suez, qui a amené des tarifs exorbitants. Malgré tout, la situation de l'armement est très difficile, non seulement pour les Français, mais même pour l'étranger, même pour les Grecs, qui ont dû désarmer de nombreux navires !

Les Américains vont détruire 1.000 Liberty ships (10 millions de tonnes) pour assainir le marché.

Les répercussions vont évidemment s'étendre aux constructions navales où l'on va chercher de plus en plus les gros tonnages, plus économiques à exploiter.

M.LE PRESIDENT.- Pour les pétroliers, 987 navires nouveaux vont entrer bientôt en service, dont une dizaine de 100.000 tonnes, construits au Japon.

Pour les passagers, le trafic se maintient, mais la place prise par le pavillon français est insuffisante : sur l'Atlantique nord, par exemple, notre pavillon n'a transporté que 30% des passagers venus en France et 26% seulement sur la côte occidentale d'Afrique !

.../...

M.SCHIAFFINO.- Sur l'Amérique du Sud, nous sommes durement concurrencés par les Italiens, auxquels s'ajoutent les Espagnols

M.LE PRESIDENT.- Il faut parler aussi des pavillons de complaisance, dont le nombre s'accroît sans cesse. Le Ghana va aussi avoir "sa" flotte de commerce .... Le Nigeria va suivre et il est question même du Cameroun !

Enfin, la dévaluation de 20% a porté un coup sensible à notre armement. L'aide à la construction est basée sur la différence entre le prix national et le prix international, ceux-ci étant calculés en livres sterling. Il en résulte que l'armateur aura davantage à payer et l'Etat moins !

Des annulations de commandes ont déjà été faites, touchant tous les genres de bateaux.

A tous ces problèmes économiques, s'ajoutent les difficultés sociales. Un projet de loi a été déposé par le gouvernement de M.Guy Mollet, qui tend à modifier le paiement des heures supplémentaires, celui-ci se ferait après le 40ème heure, au lieu de la 48ème.

A l'époque, les syndicats étaient d'accord. Ils ne le sont plus maintenant : ils veulent que le salaire de 48 heures devienne le salaire de 40 heures et que les heures supplémentaires soient majorées à partir de 40 heures. Ils veulent, en outre, une augmentation de 12% des tarifs de salaires et une augmentation de la durée des congés. Les officiers, notamment, demandent 12 jours de congé par mois d'embarquement.

Nous reviendrons sur cette question, mais, d'ores et déjà, il faut prévoir une demande d'audience des syndicats devant notre commission; celle de l'Assemblée Nationale les a déjà reçus. Je vous proposerai un refus, car c'est au Ministre d'être saisi de la question.

M.LEONETTI.- Je ne suis pas de cet avis, la commission doit s'informer par tous les moyens. Nous pouvons recevoir les syndicats, à la seule condition de les entendre seulement, sans discuter avec eux.

M.SCHIAFFINO.- D'accord.

M.LE DIGABEL.- Je crois qu'il serait nécessaire de compléter par écrit les déclarations que pourraient nous faire les délégations.

.../...

M.LE PRESIDENT.- En résumé, je crois que nous pouvons accepter ces conditions en spécifiant bien que nous n'ouvrirons pas de discussion.

Pour terminer le chapitre des questions sociales, je rappelle les difficultés créées par la grève, voici quelques mois, des officiers mécaniciens qui désirent changer d'appellation et aboutir ainsi à une parité de traitement avec les commandants. Les médecins leur emboîtent le pas, ce qui ne manquera pas d'entraîner les commandants et les inciter à demander une prime spéciale de commandement...

Telles sont les questions principales que nous aurons à traiter au cours des mois qui viennent.

"Enquête sur la vente du "Pasteur"

M.LE PRESIDENT.- Je vous rappelle la proposition de résolution déposée, en juillet, par notre collègue M.Debré. Il nous appartient, maintenant, de lui donner la suite qu'elle comporte.

Auparavant, je tiens à vous donner lecture d'une lettre que j'ai reçue de M.Duveau, ex-sous-secrétaire d'Etat à la Marine, qui, en cette qualité, a "présidé" à la vente du "Pasteur.

- Le Président lit cette lettre et la commission, unanime, la qualifie d'incorrecte et injurieuse à l'égard de son Président et de l'ensemble de ses membres -

M.LE PRESIDENT.- Je pense que nous devons saisir l'occasion de cette enquête pour informer notre Assemblée, d'une façon générale, sur les charges sociales pesant sur notre armement, charges qui ont amené la vente du "Pasteur" et de plusieurs autres paquebots.

Nous pourrions y joindre un certain nombre de questions posées depuis longtemps et toujours sans réponse, telle que l'utilisation des "francs-cinéma" pour construire des bateaux au compte des armements étrangers. Il y a, aussi, l'affaire du "Guyane" qui a coûté 500 millions et sera vendu 100 millions à peine.

Procéder ainsi serait plus efficace que de se pencher sur une affaire conclue.

.../...

M.ESTEVE.- Il faut tout de même tirer au clair l'affaire du "Pasteur".

M.LEONETTI.- La commission partage la responsabilité du Gouvernement : elle aurait dû s'informer plus tôt !

M.LE PRESIDENT.- Nous ne le pouvions pas, puisque le Gouvernement, en juillet, niait une vente conclue depuis le mois d'avril !

M.SCHIAFFINO.- Il faudra entendre le Président du Conseil supérieur de la marine marchande.

M.LE PRESIDENT.- Evidemment ! et toutes autres personnalités susceptibles de nous éclairer.

De plus, je vous propose de constituer une commission d'enquête dont les membres ne seraient pas exclusivement choisis au sein de notre commission. Il faudrait y adjoindre des membres de la Commission des Finances et de la Commission de la Production industrielle.

La commission repousse cette suggestion et désigne son Président comme rapporteur de la proposition de résolution.

Réorganisation du crédit maritime mutuel

M.TRELLU, Rapporteur.- Mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis, très technique, ne soulève ni commentaires ni objections. Je vous propose de l'adopter sans modifications.

Il en est ainsi décidé.

Questions diverses

M.LE PRESIDENT.- Je vous invite à vous informer, pour ceux de nos collègues qui représentent des populations côtières, sur les répercussions de l'augmentation des taxes parafiscales sur l'activité de la pêche maritime.

M.TRELLU.- Je suivrai très volontiers cette question.

La séance est levée à 11 heures 55

Le Président,

MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, président

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

Séance du mercredi 27 novembre 1957

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

La séance est ouverte à 10 heures 35

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

Présents : MM. Vincent DELPUECH, DURIEUX, HOUDET, LACHEVRE, LE BOT, Marc PAUZET, de ROCCA SERRA.

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, BOUDINOT, Henri CORNAT, Amadou DOUCOURE, Yves ESTEVE, LE DIGABEL, LEONETTI, RAZAC, SHIAFFINO, SYMPHOR.

Absents : MM. Léon DAVID, FLORISSON, Etienne GAY, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, PAUMELLE, RAMAMPY, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, Gabriel TELLIER, Joseph YVON, ZINSOU.

-:-:-:-:-

.../...

ORDRE DU JOUR

I - Discussion du rapport de M. Lachèvre sur la proposition de résolution (n° 981, session 1956-1957), de M. Debré, tendant à instituer une commission d'enquête sur la vente du paquebot "Pasteur".

II - Questions diverses.

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

COMPTE RENDU

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, la tâche de la commission d'enquête sur la vente du "Pasteur" dépassera certainement l'objet pour lequel elle avait été primitivement envisagée.

Tout d'abord, il convient de rappeler que la vente de ce paquebot était soumise à une procédure particulière.

Le "Pasteur", en effet, n'a jamais été exploité par un armateur privé mais toujours au compte de l'Etat, pour des transports militaires. Ceux-ci ne devant pas, malgré tout, durer éternellement, le sort du paquebot avait été réglé d'avance par l'article 6 de la loi du 28 février 1948, portant statut de la Marine Marchande aux termes duquel il était mis fin à la convention entre l'Etat et la Compagnie de navigation qui avait fait construire le "Pasteur" et il était également précisé que la dévolution ultérieure serait faite après consultation du Conseil supérieur de la Marine Marchande.

Il importera donc de s'informer sur le point de savoir si cette procédure a été régulièrement suivie, ce qui ne semble pas être le cas.

Peut-être faut-il voir là l'origine du malaise qui a pesé sur cette affaire et qui a conduit les responsables successifs de la Marine Marchande à affirmer, à plusieurs reprises, qu'il n'était pas question de vendre le "Pasteur", alors que cette vente avait été réalisée depuis plusieurs mois.

.../...

La responsabilité de M. Duveau paraît sérieusement engagée et devra être soulignée.

Le Parlement et l'opinion devront donc être éclairés sur ce point, ainsi que sur la vente d'autres paquebots. Il faudra, en même temps, dire pourquoi ces paquebots vendus à des armements étrangers sont rentables pour ceux-ci et non pour les nôtres. Ce qui nous amènera à soulever les difficultés d'ordre social qui entravent l'exploitation de nos bateaux.

De là, nous arriverons aux problèmes de la construction navale et de l'aide financière qu'elle reçoit de l'Etat, notamment du paiement en "francs-cinéma" des commandes passées à nos chantiers par des armements américains.

Il s'agit, en l'espèce, de gros pétroliers, déjà construits ou en commande. Leurs recettes, fort importantes, iront à l'étranger, alors qu'un effort insuffisant est fait en faveur des constructions destinées à notre armement.

J'estime qu'il est temps d'établir des comptes exacts, sans esprit de vaine polémique.

Je crois avoir fait un tour complet de la question et c'est dans cet esprit que je vous propose de rapporter la proposition de résolution de M. Debré. Nous constituerons rapidement notre commission d'enquête et je prierai ceux qui accepteront d'en faire partie de considérer qu'ils auront à s'atteler à une tâche difficile et très sérieuse.

M. DURIEUX.- Quelle est l'origine des "francs-cinéma" ?

M. LE PRESIDENT.- Elle remonte aux accords Blum-Byrnes de 1946, qui imposent à la France d'importer une grande quantité de films américains, payés en francs. Mais les Américains n'ont évidemment pas l'utilisation chez eux de ces francs et se réservent le droit de les réintroduire en France, par exemple en paiement de bateaux qu'ils ont fait construire.

Cette pratique a provoqué des abus criants qu'il faut dénoncer.

M. YVON.- La question est, en effet, très sérieuse. Nous devons tirer tout cela au clair. Mais n'y a-t-il pas des accords commerciaux particuliers pour autoriser de telles opérations ?

.../...

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a ~~pas~~ que les accords Blum-Byrnes. La politique suivie en matière de construction navale, qui a favorisé les pétroliers étrangers, a peut-être porté un coup fatal à la construction du "France". Il est, en tout cas, certain qu'elle est responsable des deux ou trois années de retard apportées à son exploitation, ce qui nous prive de très importantes rentrées de crédits en devises fortes.

M. DELPUECH.- Je suis d'accord sur le fond avec notre Président mais je pense qu'il faudrait traiter à part les problèmes des "francs-cinéma" et en faire l'objet d'une question orale avec débat.

M. LE PRESIDENT.- Les problèmes sont trop liés pour qu'on puisse suivre cette suggestion mais il restera possible, sur les conclusions de l'enquête, de poser une telle question.

En résumé, je propose de conclure en demandant au Conseil de la République de décider la constitution d'une commission d'enquête avec le programme que j'ai exposé.

Nous demanderons, en outre, les pouvoirs spéciaux définis au paragraphe 4 de l'article 30 de notre Règlement.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 11 heures 35.

Le Président,

J.F.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-

Présidence de M.LACHEVRE, Président

-:-

Séance du Mercredi 5 Février 1958

-:-

La séance est ouverte à 15 heures 35

-:-

Présents : MM.Robert AUBE, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE DIGABEL, Marc PAUZET, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

Excusés : MM.ABEL-DURAND, Etienne GAY, HOUDET, LEONETTI, RAMAMPY, RAZAC, REPIQUET, de ROCCA SERRA, SCHIAFFINO.

Suppléants: MM.CASTELLANI, LEBRETON.

Absents : MM.BOUDINOT, Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, DURIEUX, FLORISSON, Albert LAMARQUE, LE BOT, PAUMELLE, ZINSOU.

-:-

ORDRE DU JOUR

I - Désignation d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 172, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, portant statut des écoles nationales de la Marine Marchande.

II - Constitution de la Commission d'enquête sur la vente du Paquebot "Pasteur".

III - Questions diverses.

COMPTE RENDU

M.LACHEVRE, Président.- Mes chers collègues, je vous invite, tout d'abord, à désigner deux rapporteurs.

M.Jézéquel est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 172, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, portant statut des écoles nationales de la Marine Marchande.

M.Symphor est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 211, session 1957-1958) tendant à modifier l'article 28 du Code des ports maritimes.

M.SYMPHOR.- Vous vous souvenez sans doute que cette affaire traine depuis plusieurs années. Aussi, je propose à la commission d'adopter sans modification le texte de l'Assemblée Nationale concernant la perception des taxes sur le produit débarqué dans les ports maritimes et leur répartition.

Il en est ainsi décidé.

Commission d'enquête sur la vente du "Pasteur"

M.LE PRESIDENT.- Vous savez que, dans sa séance du 10 décembre 1957, le Conseil de la République avait décidé ~~de~~ la constitution d'une commission d'enquête sur les conditions de vente du Pasteur.

La Commission des Finances a déjà désigné ses représentants qui sont au nombre de 6. J'invite donc nos candidats à se faire connaître.

.../...

MM.ABEL DURAND, CORNAT, Jean-Louis ROLLAND, Joseph YVON, ESTEVE, LACHEVRE et SCHIAFFINO sont désignés.

Je compte demander à nos collègues des Finances de séparer les deux parties de l'enquête : vente du Pasteur, d'une part, et enquête économique, d'autre part, la première devant être très limitée.

M.LEBRETON.- Je pense que nous devrions avoir un rôle "préventif" dans ces ventes abusives pour lesquelles on semble n'avoir pas pris avis du Conseil supérieur de la Marine Marchande.

M.ESTEVE.- Il y a bien eu d'autres cas !

M.LACHEVRE.- En effet, mais seul le "Pasteur" était propriété de l'Etat et la consultation du Conseil supérieur de la Marine Marchande était, pour ce bateau, obligatoire.

M.CLAIREAUX.- Il est question de supprimer le diplôme de capitaine de la marine marchande et de ne laisser subsister que celui de capitaine au long cours. Or, cette formation est plus onéreuse et cela augmentera les charges des exploitants maritimes.

Nous devrions demander des précisions au ministre à ce sujet.

M.LE PRESIDENT.- Je pense, en effet, demander au ministre de venir devant nous très prochainement nous parler de ces différentes questions.

Dans les projets de réforme de l'enseignement maritime on veut élargir la formation à la base.

M.YVON.- Dans le même ordre d'idée, je considère que la commission devrait mettre à l'ordre du jour de ses prochaines réunions la réforme de l'enseignement maritime mais il ne faudrait pas, à mon avis, ouvrir cette discussion devant le ministre. Nous devrions avoir un échange de vues préalable.

M.LE PRESIDENT.- Entièrement d'accord et je serais reconnaissant à MM.Claireaux et Yvon de nous faire part des informations et de la correspondance qu'ils ont à ce sujet.

.../...

M.CLAIREAUX.- La date de 1960 pour la suppression du diplôme de capitaine de la marine marchande semble avoir été sérieusement avancée.

Questions diverses : concessions ostréicoles

M.Jean-Louis ROLLAND.- Mes collègues du Finistère et moi-même sommes saisis par les marins pêcheurs de notre département de protestations au sujet de l'octroi de concessions de parcs à huîtres en eaux profondes.

Il semble que certaines concessions aient été octroyées à des personnes n'ayant aucun lien avec la Marine marchande.

M.YVON.- J'ai eu l'occasion de me préoccuper de cette question et je me suis aperçu que mon intervention allait à l'encontre de l'intervention de quelques autres parlementaires.

A la direction des pêches maritimes, l'opinion n'est pas, à priori, favorable à l'extension des concessions ostréicoles, à la suite, notamment d'abus qui avaient amené la transformation de concessions mytilicoles en concessions ostréicoles.

La bonne solution serait peut-être de n'attribuer de nouvelles concessions qu'à des marins-pêcheurs pour qui l'ostréiculture ne serait qu'un supplément d'activité.Ainsi seraient évincés certains "entrepreneurs" qui ne mettent que leurs capitaux dans l'ostréiculture.

M.Jean-Louis ROLLAND.- Il faudrait poser officiellement la question des concessions.

M.ESTEVE.- Je crois que le gouvernement a le souci de développer l'ostréiculture et la myticulture pour assurer la consommation intérieure et l'exportation.

M.LE PRESIDENT.- Une intervention sera faite auprès du Secrétaire d'Etat à la Marine.

o

o o

.../..

Augmentation des taxes des "Invalides"

M.LE PRESIDENT.- Une importante question sera soulevée prochainement, au moment du vote de la 2ème partie du budget, mais il n'est sans doute pas trop tôt d'en parler.

Il s'agit d'assurer le fonctionnement de l'Etablissement des Invalides de la Marine, dont le budget s'élève à 25 milliards de dépenses, pour 10 milliards de recettes.

Les 15 milliards de différence sont à la charge de l'Etat. C'est ainsi que sur 1.000 Fr touchés par un retraité de la marine, 400 Fr sont payés par la profession et 600 par l'Etat.

Une loi de 1941 avait basé les cotisations des marins sur un salaire forfaitaire. Si le salaire réel augmente, le salaire forfaitaire doit augmenter, mais aujourd'hui, elle veut aller plus loin : pour augmenter les recettes, on veut augmenter le taux des cotisations, ceci à la demande du Ministre des Finances qui se déclare incapable de continuer à payer le déficit.

Ainsi, les marins paieraient 10,75% au lieu de 9,75 et les armateurs 21% au lieu de 17,25%.

En outre, serait instituée une taxe sur les affrètements qui risquerait de nous fermer la plupart des lignes de "tramping", d'où manque à gagner en devises fortes.

Enfin, on a songé à une taxe de 3% sur le poisson au profit des Invalides. Ce serait d'autant plus catastrophique que nous abordons l'application du marché commun dans les plus mauvaises conditions pour le poisson.

Pour nous en tenir à l'augmentation des contributions aux retraites, elles passeraient, pour les armateurs, de 14,25% en 1956 à 21% en 1958. Compte tenu de l'augmentation concomitante des salaires, l'augmentation est de 74% en 2 ans sur les charges sociales.

On peut prévoir une violente réaction de la part des armateurs qui auraient à supporter une charge totale supplémentaire de plus de 2 milliards.

.../...

M.YVON.- Cette menace de crise est d'autant plus grave qu'elle se double d'une crise d'effectifs.

M.LE PRESIDENT.- Je pense, mon cher collègue, que vous pourrez tirer un bon profit de ce que nous venons de dire, au cours de la réunion de demain à laquelle vous assisterez, au Conseil supérieur des Invalides.

M.DELPUECH.- Il serait bon que M.Yvon nous fasse un rapport sur les discussions de cette réunion.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 heures 05

Le Président,

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. RAZAC, Vice-Président

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

Séance du mercredi 26 février 1958

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

La séance est ouverte à 10h.05

-:-:-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Vincent DELPUECH, DURIEUX, JEZEQUEL, Marc PAUZET, RAMAMPY, RAZAC, Jean-Louis ROLLAND, Gabriel TELLIER, Joseph YVON, ZINSOU.

Excusés : MM. Robert AUBE, Henri CORNAT, Yves ESTEVE, Etienne GAY, HOUDET, LACHEVRE, LE DIGABEL, SCHAFFINO, SYMPHOR.

Suppléant: M. TRELLU.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, FLORISSON, Albert LAMARQUE, LE BOT, LEONETTI, PAUMELLE, REPIQUET,

-"-

/...

Ordre du Jour

- Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 251, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, portant approbation d'un avenant conclu entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes.

- Questions diverses.

Compte-rendu

Nomination de rapporteur

M. RAZAC, Président.- Mes chers collègues, notre ordre du jour est très limité, comme vous avez pu le constater Nous devons désigner un rapporteur. M. Lachèvre, qui s'excuse de ne pouvoir présider notre réunion, m'a fait savoir qu'il était candidat au rapport.

Il est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 251, session 1957-1958), adopté par l'AssembléeNationale, portant approbation d'un avenant conclu entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes.

o
o o

Questions diverses

LE PRESIDENT.- Je donne la parole à ceux de nos collègues qui ont différentes questions à soulever.

/...

M. YVON.- Je voudrais attirer votre attention sur l'importation de chalutiers polonais en France.

Ne risquons-nous pas des difficultés avec les pays qui vont constituer l'Europe nouvelle ?

Je n'ai pas d'autres renseignements, mais je pose seulement la question.

LE PRESIDENT.- Vous savez que nous avons prévu l'audition du Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, aussi je vous invite à faire part de vos questions au Secrétariat, qui les transmettra à M. Simonnet, avant sa venue parmi nous.

M. J.L. ROLLAND.- Je veux encore revenir sur la question des concessions ostréicoles qui préoccupe, beaucoup, les marins pêcheurs de notre département.

M. LE PRESIDENT.- Nous en parlerons, aussi, au Ministre.

M. YVON.- Je poserai, également, une question sur la liaison entre les îles de mon département. On devrait appliquer le tarif S.N.C.F. sur les transports, comme cela existe pour les relations avec la Corse. Les usagers ne comprennent pas la différence de régime, et ils ont déjà manifesté plusieurs fois. Enfin, dernière question, au sujet de la possibilité d'abonnement au journal de la Marine Marchande et à celui des "Pêches maritimes".

LE PRESIDENT.- Nous demanderons aux services compétents de souscrire ces abonnements, mais autrefois, le service était fait gracieusement aux commissions spécialisées.

M. JEZEQUEL.- Je veux joindre ma voix à celle de M. J.L. Rolland au sujet de l'octroi des concessions. Il semble qu'on ne tienne jamais compte de l'avis des conseillers municipaux. J'ai fait des demarches dans ce sens, mais il semble que le consortium des ostréiculteurs soit très puissant. Nous devons attirer l'attention du Ministre sur cette question délicate.

LE PRESIDENT.- Il ne semble pas que la consultation des conseillers municipaux soit obligatoire. En effet, nous demandons l'avis du Ministre à ce sujet.

/...

M. Vincent DELPUECH.- Est-ce que, pour les concessions d'huîtres de "pleine mer", les municipalités sont encore compétentes ? Il faudrait aussi avoir une précision.

M. YVON.- N'oubliez pas qu'il y a deux catégories d'ostréiculteurs. Certains n'exercent cette activité que comme complément, et ils versent pourtant à la caisse de sécurité sociale agricole, en plus de leurs versements à la caisse maritime. Sur ce point, aussi, nous devons demander des éclaircissements au Ministre.

LE PRESIDENT.- Voilà autant de questions à poser lors de l'audition de M. Simonnet. Je pense qu'elle aura lieu à notre prochaine réunion.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 10 heures 30.

Le Président,

MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, président

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

Séance du mercredi 5 mars 1958

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

La séance est ouverte à 10 heures 05

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

Présents : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH , DURIEUX, Yves ESTEVE, FLORISSON, JEZEQUEL, LACHEVRE, LE DIGABEL, Marc PAUZET, RAMAMPY, RAZAC, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, SYMPHOR, Joseph YVON.

Suppléants: MM. LEBRETON, TRELLU.

Excusés : MM. Etienne GAY, HOUDET, SCHIAFFINO, TELLIER.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, Albert LAMARQUE, LE BOT, LEONETTI, PAUMELLE, REPIQUET, ZINSOU.

Assistait en outre à la séance, Mlle RAPUZZI, au nom de la Commission des Finances

-:-:-

.../...

ORDRE DU JOUR

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

- Questions diverses.

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

COMPTE RENDU

Voir le compte rendu sténographique joint.

.../...

M. LE PRESIDENT. Mes chers collègues, nous allons ouvrir la séance. Notre ordre du jour porte une audition de M. Simonnet, Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. Je voudrais en votre nom à tous, souhaiter la bienvenue au ministre dans cette maison où il est déjà venu, si j'ose dire, dans la grande salle du bas, mais où il n'a jamais encore assisté à des séances de nos travaux. Il a été question déjà entre nous de cette réunion, qui s'est trouvée un peu retardée car le Ministre a beaucoup à faire. Il a dû récemment aller à Genève où il représentait la France dans cette conférence de droit international maritime que vous connaissez. Il avait bien voulu nous réserver cette date. Je l'en remercie. Je crois que nous avons beaucoup de questions à lui poser. Nous avons surtout le désir de l'entendre. C'est la raison pour laquelle je ne vais pas prolonger ce discours et je vais passer la parole au Ministre qui pourra peut-être nous faire un exposé général de la politique qu'il mène avec beaucoup de brio - je suis heureux de le dire - place Fontenoy, pour qu'ensuite nous puissions les uns et les autres lui poser des questions qui lui ont déjà été communiquées d'ailleurs pour la plupart.

M. Maurice SIMONNET, secrétaire d'Etat à la marine marchande. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie votre commission de bien vouloir m'entendre aujourd'hui avant le vote du budget où nous aurons l'occasion, notamment en séance, de fournir à vous-mêmes et à tous vos collègues, toutes les précisions nécessaires sur ce département ministériel. Je dois remercier votre commission qui s'est toujours beaucoup préoccupée des questions maritimes, qui a l'audience du Conseil de la République, et qui a souvent aidé dans le passé, et même dans un passé récent, mon département ministériel parfois même à subsister en tant que Département ministériel. Je n'aurai pas un long exposé à faire sur la politique générale de mon Département, car vous connaissez ces ~~questions~~ problèmes aussi bien que moi. Je veux simplement vous mettre au courant des questions d'actualité qui peuvent vous intéresser avant d'aborder les questions financières sur lesquelles vous m'avez interrogé par écrit préalablement, ce dont je vous remercie, puisque cela m'a permis de préparer des dossiers.

Nous traversons actuellement une crise maritime. Vous le savez tous. Les frets sont au taux le plus bas que nous ayons connu depuis la grande crise de 1929/ 1930. Cette crise maritime frappe d'abord l'armement, mais aussi par contre coup la construction navale.

L'armement ? Vous savez qu'il y a un grand nombre de cargos et principalement de pétroliers désarmés dans le monde. Il y a eu, peut-être, des prévisions trop optimistes, peut-être même une certaine part de spéculation. Toujours est-il qu'après les années exceptionnelles qui ont suivi l'opération de Suez et le détournement par Le Cap, nous avons aujourd'hui une grave crise et ce n'est pas sans inquiétude que je relis actuellement ce que l'Etat a dû faire

en cas de crise analogue, notamment pour aider l'armement obligé de désarmer un certain nombre de navires.

Cette crise de l'armement retentit sur la construction navale d'une façon très brutale en ce sens qu'aux prévisions optimistes de l'an passé, où les armateurs se disputaient les cales, a succédé une phase de dépression. Chaque jour, chaque semaine, nous enregistrons des résiliations de commandes et certains chantiers, qui se croyaient assurés d'un avenir de quatre ans, aujourd'hui n'ont plus de commandes que pour un an ou deux.

Comment parer à cette crise ?

Le premier moyen, c'est évidemment de faire fonctionner la loi d'aide de façon la plus satisfaisante possible. Le fonctionnement de la loi d'aide a été très perturbé par le décret du 11 août par l'opération 20 p.100. Puisque la loi d'aide est une loi de compensation entre le prix français et le prix anglais, il est évident qu'une modification unilatérale du taux de change français a eu des répercussions très sensibles sur les constructions. Certains armateurs auront à payer beaucoup plus que leurs prévisions et ne savent pas où trouver cette différence. D'autres, pour qui c'était encore temps, ont résilié au vu des nouveaux prix qui leur étaient faits. Ma première préoccupation a donc été d'essayer de faire fonctionner la loi d'aide telle qu'elle devrait fonctionner, c'est-à-dire qu'elle puisse combler vraiment l'écart entre le prix français et le prix anglais. Ce n'était pas le cas - ce n'est d'ailleurs toujours pas le cas - mais nous nous rapprochons de la loi d'aide.

Deux mesures ont été prises, dont l'une est essentielle. C'est que la partie fixe, la garantie qui était de 10 p.100 a été remontée à 40 p.100. C'est un effort sensible, mais vous savez comme moi que certains constructeurs étrangers, le Japon par exemple, font une garantie de 100 p.100. Que fait l'armateur étranger ?

J'ai vu l'autre jour un Israélien. Il m'a dit : Comment voulez-vous que je commande en France alors que vous me garantissez contre les hausses de prix pour 40 p.100 de la commande ? Si je commande au Japon, je suis garanti à 100 p.100. Je paierai au jour de la livraison ce que l'on m'aura demandé au jour de la commande. Donc, je vais examiner si la mesure qui a été prise suffira à faire revenir les armateurs sur leurs résiliations de commandes. S'il le faut, je réunirai la commission des barêmes pour obtenir une mesure encore plus favorable. Voilà ce que j'avais à dire sur le plan de l'armement et de la construction.

Il y a ensuite les problèmes professionnels qui se posent à mon Département et les problèmes sociaux.

Les problèmes professionnels ? Ils ont surtout touché le secteur de la pêche maritime. Vous savez qu'une commission de

la parafiscalité, qui comprenait d'ailleurs aussi bien des sénateurs que des députés, avait étudié une réforme générale de la parafiscalité. Par une incidence assez curieuse, cette commission s'était occupée non seulement des taxes, mais des organismes qui les percevaient et avaient étudié tout un projet de réorganisation professionnelle. Les conclusions ont été déposées pour que tous ces décrets paraissent le 31 décembre. J'ai trouvé des projets de décrets à mon arrivée. J'ai appartenu longtemps à la commission des finances de l'autre assemblée, mais j'ai été surpris de voir qu'on envisageait ces questions professionnelles sous un angle financier, je dirai plus, un angle fiscal. C'est une très mauvaise approche, car l'on remettait en cause pour des questions purement comptables des organismes qui pourtant avaient fait leurs preuves, si bien qu'après discussion avec mes collègues du gouvernement, nous n'avons finalement pas suivi les conclusions de la commission de la parafiscalité ou plutôt nous les avons suivies seulement pour quelques taxes parafiscales. Il y avait une taxe qui rapportait moins de 4 millions par an. Il était vraiment peu opportun de conserver une taxe aussi faible, mais pour tout ce qui est de l'organisation professionnelle des pêches, nous avons adopté des formules plus souples qui maintiennent pratiquement l'organisation professionnelle et sociale de la pêche maritime.

Il y a ensuite des questions internationales ou européennes. Vous savez toute l'importance des évènements internationaux sur le trafic maritime et vous savez que depuis deux mois maintenant l'économie française est associée aux économies de cinq autres pays au sein de la communauté économique européenne. Sur le plan international, -M. le président Lachèvre vous le rappelait tout à l'heure, siège actuellement à Genève une conférence organisée par les Nations Unies qui groupe 80 nations, sur le droit de la mer. Cette conférence fait suite à une récente conférence de Londres qui était préparatoire, mais est aussi en quelque sorte la reprise de la conférence de Londres entre les deux guerres, où l'on avait discuté du droit de la mer et où l'on n'avait pas abouti à une conclusion. J'ai demandé à mes collègues des affaires étrangères que, contrairement à la coutume, bien compréhensible d'ailleurs et qui réserve l'essentiel des délégations à des diplomates ou à des juristes, cette fois-ci au contraire la délégation soit dirigée par la Marine Marchande. Ils ont bien voulu l'accepter, aussi bien M. Christian Pineau que M. Maurice Faure, et ils m'ont désigné pour présider cette délégation. Je crois, en effet, qu'il n'y a pas que des questions juridiques même sur le plan international. Il y a aussi des questions politiques et économiques très importantes.

La conférence a commencé ses travaux et s'est réunie en cinq commissions : la Haute Mer, qui est peut-être la plus importante, car elle pose tout le problème des pavillons de complaisance ; la Mer Territoriale, très importante pour nos pêches maritimes, puisque les nouvelles nations veulent actuellement étendre leur mer territoriales, de 3 à 10 miles, ce qui éloignerait nos pêcheurs d'un certain nombre de côtes où ils ont l'habitude de pêcher ; la Commission des Nations non riveraines, qui sont tout de même intéressées

au trafic maritime. Nous avons d'ailleurs obtenu le concours d'un expert qui est le professeur Gidel dont la notoriété est très grande dans les milieux internationaux. Il a pu nous consacrer tout son temps pour ces questions, car il est maintenant professeur honoraire.

J'espère en tous cas, que nous obtiendrons sur le pavillon de complaisance qu'un lien réel soit exigé entre une nation et les navires battant son pavillon. Il y a là une concurrence déloyale où les armements traditionnels et notamment l'armement français, supportent des charges sociales et fiscales alors qu'au contraire un certain nombre d'armateurs échappent par le biais des pavillons de complaisance à un grand nombre de charges sociales et pratiquement à toutes charges fiscales. Nous allons essayer dans les coulisses de la conférence de constituer un front des nations maritimes traditionnelles qui sont toutes concurrencées déloyalement par les pavillons de complaisance. La majorité que nous allons former tentera d'obtenir par exemple que la propriété du navire soit pour moitié aux mains de nationaux de l'Etat du pavillon ou encore que la moitié de l'équipage soit de l'Etat du pavillon, ou enfin qu'il y ait une obligation de contrôler réellement les navires battant pavillon, car ces navires battant pavillon, vous le savez, ne voient jamais leur Etat d'origine.

Deuxième préoccupation internationale; c'est la communauté économique européenne. Votre président assistait l'autre jour à la première réunion d'une commission que j'ai instituée, qui a pour but d'étudier l'entrée de l'économie maritime française dans la communauté économique européenne. Cela prouve la volonté de mon département de ne pas se laisser surprendre par l'évènement mais au contraire de mettre notre économie maritime française en état de pouvoir vivre et prospérer au sein de la communauté économique européenne.

Cette commission associera tous les intéressés. Il y a les représentants du Parlement dont votre président. Il y a les représentants de mes collègues du gouvernement les plus intéressés, affaires étrangères et affaires économiques. Il y a des représentants de l'administration. Enfin, la profession est représentée par six personnes : deux de l'armement, deux de la construction et deux des pêches. Dans chacune de ces catégories, j'ai choisi un employeur et un employé et j'ai pris les employés parmi les adhérents des syndicats libres. J'estime indispensable pour une oeuvre qui intéressera le niveau de vie de chaque français d'associer les deux éléments de chaque profession. Cette commission s'est constituée en trois groupes de travail, et à la demande de votre président, il y aura un sénateur membre de la commission dans chacun de ces groupes de travail. Il y aura un groupe "armement et trafic maritime", un groupe "construction navale", et un groupe "pêche maritime". J'espère que ces groupes travailleront assez rapidement pour que, s'il y a des mesures à prendre pour mettre notre économie en

état compétitif vis-à-vis des cinq autres, nous le fassions sans délai.

Restent les problèmes sociaux. Ceux-là, vous les connaissez. La presse spécialisée en parle beaucoup. Il y en a deux principalement qui retiennent notre attention, la question de l'enseignement et de l'apprentissage et celle de la pension des marins.

En ce qui concerne l'enseignement, j'ai essayé de prévoir une formule qui est appliquée à l'éducation nationale, et qui est nécessaire pour notre temps. Cette formule a été élaborée avant même mon arrivée par un petit groupe de travail du conseil supérieur de la marine marchande. Mais le résultat concret auquel est arrivé ce groupe ne me satisfait pas et je serai obligé de le revoir. C'est l'idée du recrutement latéral pour nos officiers de la marine marchande.

Jusqu'ici nos officiers, notamment les capitaines au long cours, sortaient des écoles de navigation où ils sont entrés après le baccalauréat et un concours d'entrée assez difficile. Nous avons donc un recrutement d'étudiants ou de lycéens qui, après des études théoriques poursuivies à l'école, font quelques années de navigation et obtiennent le brevet de capitaine au long cours. Mais nous avons une crise des effectifs et on a pensé à un recrutement latéral, c'est-à-dire qu'à côté des études assez poussées, on puisse accéder aux écoles de navigation par une plus grande pratique de la navigation. Il y aura donc des garçons plus âgés qui, n'ayant pas réussi au baccalauréat, navigueront, qui auront le droit de se présenter au concours d'entrée de l'école et qui suivront les mêmes études que les autres pour aboutir au même diplôme. Ils arriveront plus tard que ceux qui auront poursuivi de bonnes études théoriques. Voilà l'économie générale du décret que je suis en train de préparer sur le double recrutement de nos officiers de la marine marchande.

Il y a aussi dans cette question d'enseignement une déformation qui est bien universitaire et qui est de considérer que les études théoriques sont, non pas seulement l'essentiel, mais le tout de la formation. C'est ainsi que j'ai été appelé à demander récemment dans une grande ville où est installée une école si les élèves étaient conduits en visites guidées dans les chantiers de constructions navales. Il me semblait normal que ceux qui auront à vivre sur les navires sachent comment on les construit. On m'a répondu qu'une question d'assurance empêchait cette visite organisée. J'ai trouvé cela regrettable et j'y ai mis bon ordre, mais c'est assez significatif. Aussi, vous pensez bien que quand nous avons des écoles dans de petits ports où ne viennent pas de grands bâtiments, nos élèves n'en visitent jamais.

En ce qui concerne l'apprentissage, nous manquons actuellement d'écoles. Pourtant, un effort de construction et d'aménagement a été fait, mais là, comme dans la plupart des professions en France, nous n'avons pas encore assez de moyens de formation professionnelle, si bien que nous ne formons plus actuellement que les marins au commerce. Nous ne formons pratiquement pas de marins à

la pêche et nous ne formons plus ceux qui sont pour le service général des paquebots. Je crois que c'est assez regrettable. Comment remédier à cette situation ? Je vais déjà alerter le conseil professionnel de la pêche maritime qui n'a pas fonctionné depuis un an et demi.

Les pensions ? C'est un problème budgétaire et surtout un problème de financement. Vous connaissez la législation en vigueur. L'article 55 de la loi de 1948 nous oblige à faire varier le salaire forfaitaire servant de base de calcul aux pensions des marins, aux pensions des inscrits et aux pensions des officiers d'après les augmentations du salaire réel. En 1957, il y a eu deux augmentations du salaire réel , l'une de 7p.100 et l'autre de 11 p.100. Par conséquent, en application de la loi, nous avons signé un décret augmentant de 18 p.100 le salaire forfaitaire des marins, des inscrits et des officiers. C'est la partie la plus facile de l'opération. Il reste ensuite à financer.

Le financement est pour moitié automatique. Du fait qu'on relève les salaires forfaitaires, on relève obligatoirement les cotisations patronales et ouvrières de 18 p.100. Cela rapportera environ 2.400 millions. Mais il reste autant à trouver. Comment le faire ? J'ai pensé que la façon la plus équitable était de mettre tout le monde à contribution. C'est évidemment une solution difficile, puisqu'elle atteint un grand nombre d'assujettis. Il serait certes plus facile de prendre comme cela a été fait dans le passé, une profession -on a même pris parfois une partie de la profession - les armateurs par exemple, et de leur faire tout payer. Ils crieraient très fort, mais comme ils sont peu nombreux, cela passerait. Cela a passé une fois en effet. Mais c'est inéquitable, et les équipages eux-mêmes se sont rendu compte que dans le mesure où l'on augmente les charges sociales de l'armateur, on ne permettait pas un certain nombre de relèvements de salaires et que, finalement, c'était eux qui payaient. J'ai donc préféré le système inverse qui met tout le monde à contribution, c'est-à-dire, primo, l'Etat, qui augmente assez sensiblement sa subvention à l'Etablissement des invalides -l'Etat le subventionne déjà pour 50 p.100 -, secundo, l'armement par une augmentation de la cotisation, 3° les équipages par une augmentation de la cotisation ouvrière, comme on l'appelle, 4° les chargeurs et les affrêteurs, qui n'ont pas en propre leurs navires -c'est la taxe d'affrêtement- et 5° le monde de la pêche, de l'ostréiculture, les mareyeurs, -ceux-là voient leurs taxes légèrement augmentées pour faire face aux besoins.

Cela ne va pas sans réactions. Tout ce que demande le Gouvernement, c'est de trouver 2.400 millions. Si votre commission connaît d'autres modes de financement, nous n'avons aucun amour propre d'auteur, et nous serons très contents de les accepter. Ce qui est indispensable, c'est que l'Etablissement des invalides ne soit pas mis en état de cessation de paiement au cours de l'année.

Et puisque je parle de l'Etablissement des invalides, j'en profiterai pour vous dire qu'il m'est apparu que tout notre système de pensions de marins était d'une extrême complication. Certes, il y a eu de grands progrès quand on a créé les vingt catégories. Mais ces progrès sont encore insuffisants. Il y a toute une série d'opérations très compliquées, très longues, par conséquent, coûteuses, et je crois que le rendement de l'établissement n'est pas à la mesure des temps modernes. Ensuite, il y a un certain nombre de catégories qui touchent autant que les autres, sans pour cela cotiser autant. J'ai donc procédé actuellement, pour voir plus clair, à une ventilation aussi bien des cotisations et des subventions de l'Etat, que des prestations servies aux différentes catégories; marins du commerce ou officiers du commerce, au long cours, cabotage, pêche, ostréiculture, etc... et je pense qu'au vu de ce schéma -que j'espère aussi clair que possible - de ce que l'Etablissement des invalides reçoit et de ce qu'il dépense, nous verrons les points où un effort de simplification ou bien une réforme sont à faire. Je suis persuadé pour ma part que nous ne pouvons pas continuer, sans prévoir un mode de financement, à maintenir tel quel un régime pour lequel la loi a fixé une obligation d'augmenter les prestations dans certains cas sans dire quels sont les moyens d'augmenter les financements. Ce qui arrive dans ce cas là, vous le voyez bien pour les allocations familiales : les lois deviennent des lois de principe qui ne sont jamais appliquées. On fixe un taux parfois un peu légèrement et puis il se trouve qu'on ne l'atteint jamais. Si nous ne trouvons pas un moyen de financement adéquat aux prestations des invalides de la marine, et si nous ne réformons pas quelques points, la loi de 1948 deviendra une loi de principe dont on parle toujours mais qu'on n'applique jamais.

Voilà sur la partie générale ce que je voulais vous dire. Je peux maintenant répondre aux questions qui m'ont été posées.

M. LE PRESIDENT. Tout en vous remerciant, Monsieur le Ministre, je pense en effet que nous pourrions maintenant passer à l'examen des questions dont certaines se trouvent déjà éclairées par votre exposé. Je vous demanderai simplement de bien vouloir, si mes collègues en sont d'accord, réserver pour la fin les problèmes que vous venez d' évoquer et qui ont plus particulièrement trait à la loi de finances. Je donnerai la parole à nos collègues dans l'ordre où ils se sont fait inscrire, et d'abord à M. Delpuech qui désire vous entretenir des relations maritimes entre la France et l'Amérique du Sud, et en particulier de celles au départ de Marseille.

M. Vincent DELPUECH. Monsieur le Ministre, je n'ai pas de projet à vous apporter, mais je vous crie au secours pour Marseille. La Société Générale des Transports Maritimes est à l'heure actuelle en butte à la concurrence acharnée des compagnies italiennes et l'on vient d'installer un nouveau service de deux bateaux espagnols, ce qui aggrave la situation. Monsieur le Ministre, je vous ai écrit. Etudiez cette question avant de recevoir une délégation des parlementaires des Bouches-du-Rhône qui désire

vous entretenir de ce problème très important. Nous avons perdu presque en totalité le trafic de l'extrême-orient. Celui du proche-orient est réduit. S'il n'y avait pas eu le pétrole pour redresser la situation, le port de Marseille serait terriblement handicapé.

M.LE SECRETAIRE D'ETAT. Je remercie M.le Sénateur Delpuech de sa communication. Nous avons eu en effet avec la guerre un changement complet dans le trafic dit "émigrants". Autrefois, ce trafic était entièrement libre et les compagnies de navigation, notamment la S.G.T.M. avaient des agents extrêmement actifs, spécialement en Italie et en Espagne. Ces agents, recrutaient les émigrants ou recrutaient parmi les émigrants ceux qui voulaient affrêter les navires de la compagnie. Après la guerre, les nations unies ont créé un organisme, le comité d'immigration européenne, parce qu'on s'attendait à d'énormes migrations et l'on a fixé un système de contingent. Naturellement l'Italie a eu la part du lion puisque c'était pour la plupart de ses nationaux et elle a estimé que 80 p.100 des émigrants italiens devaient prendre des bateaux italiens. Nous avons agi auprès du comité intergouvernemental pour l'émigration européenne et jusqu'à une date récente nous avons obtenu des chiffres intéressants qui permettaient aux deux paquebots de la S.G.T.M. de tourner. Mais nous avons eu un incident regrettable pour des questions financières. Le ministère des affaires étrangères a supprimé la subvention française de 80 millions au comité de Genève. Evidemment, cela a eu des répercussions. Nous avons été maltraités. Je crois tout de même maintenant que la situation est rétablie. Je suis pour ma part intervenu personnellement auprès de notre ancien collègue M. Palewski qui est maintenant ambassadeur de France à Rome, et je lui ai demandé de faire une démarche auprès du gouvernement italien. Il l'a faite pour que ce ne soit pas l'Italie qui nous concurrence sur nos derniers 20 p. 100. D'autre part, nous avons la chance qu'un des directeurs de Genève soit un Français. Je le connais personnellement. Il m'a dit qu'il n'y avait pas de crainte à avoir, que nos 20 p.100 seraient maintenus, qu'on avait affecté un petit contingent aux espagnols et que la ligne de la S.G.T.M. garderait son contingent d'émigrants

M. Vincent DELPUECH. Nous recevons en France beaucoup d'ouvriers italiens. Ces ouvriers par centaines de mille, renvoient en Italie le produit de leur travail? Nous alimentons les finances italiennes. C'est un argument qui devrait compter dans la répartition du frêt émigrant.

M. LE PRESIDENT. Nous pourrions aborder l'examen des questions posées par nos collègues Rolland et Yvon.

M. Jean-Louis ROLLAND. Monsieur le Ministre, je vous remercie de la diligence avec laquelle vous avez bien voulu me répondre. Mais je me permettrai d'attirer l'attention de nos collègues sur l'émotion qu'a soulevé précisément l'attribution de concessions à des ostréiculteurs qui n'ont rien de commun avec le statut de la pêche. Il y a des menaces de démission de nombreux conseils municipaux. D'ailleurs la question n'est pas particulière au Ministère. Elle vaut pour les Côtes-du-Nord, et c'est ainsi que M. Jezéquel est intervenu au cours de notre dernière séance pour mettre l'accent sur les difficultés qu'il rencontre dans son secteur maritime. Il faudrait retenir le voeu qui a été émis par plusieurs municipalités. Ce voeu consisterait à voir attribuer à des pêcheurs précisément un certain nombre de concessions et ainsi on arriverait à exploiter d'une façon rationnelle les parcs qui pourraient leur être attribués. Je ne veux pas insister davantage étant assuré que vous voudrez bien me confirmer que le problème sera étudié de telle façon qu'on trouve une solution.

M. Joseph YVON. Monsieur le Ministre, l'intervention que j'ai faite se plaçait sur un autre plan. J'étais intervenu en effet sur les exigences de l'agriculture en ce qui concerne les ostréiculteurs, lesquels étant inscrits à la Caisse des Invalides, se voient appelés cependant par la mutualité agricole à verser des cotisations vieillesse, si bien qu'ils cotisent à deux caisses, caisse agricole d'une part, et caisse des invalides d'autre part. Si cela peut se concevoir en ce qui concerne certains ostréiculteurs qui sont surtout des exploitants ostréicoles beaucoup plus que des inscrits maritimes, qui exploitent eux-mêmes leur concession ostréicole, cela ne pourrait se concevoir lorsqu'il s'agit d'inscrits maritimes dont l'activité ostréicole n'est qu'un complément à leur autre activité maritime. Je ne pense pas qu'ils puissent être appelés par le Ministère de l'Agriculture à cotiser à la caisse vieillesse agricole. Je vous demanderais donc, Monsieur le ministre, de bien vouloir me mettre en relation avec les services compétents du Ministère de l'Agriculture pour que soit supprimé le conflit qui existe entre deux Départements ministériels à propos des ostréiculteurs.

M. JEZEQUEL. Après mon ami Rolland, je voudrais parler des communes riveraines de rivières ou de mer, pour les populations desquelles l'accès du rivage devient complètement interdit, ainsi qu'aux touristes qui viennent en été dans ces communes. Au mois d'août dernier, le fait a pris une proportion très grande. Les concessions sont demandées aux conseils municipaux. Elles sont demandées pour les endroits où l'exploitation est la plus facile et où l'installation des parcs est la plus pratique pour les ostréiculteurs.

Dans ma commune, ces derniers pourraient très bien s'installer le long des petites îles qui sont disséminées le long de la côte. Mais ils préfèrent les obtenir à proximité de leurs chantiers.

Mais, malgré les oppositions formulées à la suite des délibérations des conseils municipaux, les concessions sont rarement refusées par l'administration, car les commissions régionales sont composées en majorité par des ostréiculteurs, avec seulement quatre fonctionnaires. C'est pourquoi, dans des commissions ainsi composées, l'avis des conseils municipaux n'est pas suivi. Il serait préférable, dans ces conditions, de retirer aux conseils municipaux le droit de donner leur avis puisque l'on n'en tient pas compte, car les populations des communes se retournent souvent contre leur municipalité à la suite de l'octroi des concessions et la question se transforme alors en une affaire politique, ce qui n'a rien à voir en pareille matière.

Je vous demanderai, Monsieur le Ministre, de vous pencher sur ce problème , car les administrateurs municipaux savent faire la part des choses et ne s'opposent aux concessions qu'à juste raison, en tenant compte de l'économie de leur commune qui est en jeu.

M. DELPUECH. Je voudrais attirer l'attention de M. le Secrétaire d'Etat sur la taxe qui a été imposée aux ostréiculteurs dans les villes, que l'on a comparés à des agriculteurs. J'ai reçu maintes récriminations à ce sujet car on leur impose la taxe avec un rappel de trois au quatre mois. Où en est la question ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Pour une fois, l'aphorisme "abondance de biens ne nuit pas" se révèle inexact, car ce problème provient du fait que sur nos côtes, il y a à la fois un grand développement ostréicole et un grand développement du tourisme balnéaire.

Sur bien des côtes, les deux sont difficilement conciliables, ou du moins ne sont conciliables qu'en prenant de grandes précautions. Il est bon que les communes donnent leur avis car elles connaissent bien les possibilités locales. Elles savent quelle est la partie de la population locale qui est intéressée par la production ostréicole et celle qui est intéressée par le tourisme balnéaire.

Dans certains cas, les populations locales ne sont pas contentes, a dit M. Jézéquel. Dans d'autres cas, au contraire, la réaction est inverse, et certaines communes demandent de faire étudier par l'inscription maritime les possibilités de faire installer des parcs à huîtres parce qu'ils constituent un revenu important pour elles. J'ai eu des cas délicats à régler dans l'embouchure de la Loire. Nous cherchons en général à laisser au tourisme balnéaire les plages les plus proches de l'agglomération et de placer les parcs à huîtres un peu plus loin. Je veillerai tout spécialement à ce problème.

Je suis d'accord avec M. Rolland sur la question qu'il a soulevée.

M. Yvon a posé la question de la double cotisation. Cela vaut pour les ostréiculteurs inscrits maritimes, mais cela vaut aussi pour les goémoniers, etc., et pour tous ceux qui vivent par la mer. J'ai constaté que ces dossiers étaient très compliqués, qu'il y avait des cas d'espèces et des décisions départementales différentes , car chaque caisse d'allocations familiales fixe le plancher au dessous duquel on ne cotise pas. J'ai demandé à mon collègue Dorey de créer une commission mixte marine marchande -agriculture . Nous essayerons de voir dans un premier temps quelles sont les décisions départementales actuelles, et, dans un second temps, d'avoir un régime uniforme qui puisse satisfaire l'ensemble des départements.

Enfin il y a une question qui ne dépend pas de mon Département ministériel, c'est celle de la taxation des ostréiculteurs qui intéresse le secrétariat d'Etat au budget , car, à partir du stade de détail, de l'expédition des fruits de la mer, cela ne dépend plus du Ministère de la Marine Marchande. Les ostréiculteurs vendent des produits agricoles. C'est pourquoi les choses se passent ainsi.

M. YVON. Je me réjouis de cette création d'une commission mixte pour régler le problème des doubles cotisations mais en attendant que la commission ait terminé son travail, quelle doit être la situation des ostréiculteurs inscrits maritimes qui cotisent à la caisse des invalides, cela sans la moindre discussion, et qui en même temps sont appelés en justice parce qu'ils ne cotisent pas à la caisse vieillesse agricole ? Votre collègue de l'agriculture devrait bien calmer les ardeurs de ses fonctionnaires qui sont tout disposés à faire de la procédure , alors que le problème ne semble pas tranché de façon définitive?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. On peut accorder des délais.

M. YVON. Il faut surseoir à statuer jusqu'à ce que la décision soit prise. J'ai plaidé un jour devant une commission spéciale de première instance pour une affaire absolument identique, à propos de laquelle le tribunal a considéré que l'on ne pouvait pas être affilié à deux caisses à la fois. Il faudrait que ce soit généralisé, soit par décision ministérielle, soit par un texte de loi.

M. LE PRESIDENT. Maintenant M. Yvon désire entretenir M. Le ministre des commandes de chalutiers en Pologne. Cette question préoccupe un certain nombre de nos collègues, particulièrement ceux qui représentent des départements où existent des chantiers spécialisés dans les contructions de chalutiers.

M. YVON. Cette question est relative à l'importation d'un certain nombre de chalutiers polonais qui, d'après les indications fournies, serait de l'ordre de 6 à 8.

Cette mesure n'est-elle pas de nature à gêner nos rapports avec les Etats membres de la communauté économique européenne ? Par ailleurs, cette importation n'est-elle pas de nature à gêner nos chantiers français ? Cela va sans dire. Mais, de plus, comment se fera la répartition de ces navires ? Entre particuliers demandeurs ? Ou bien l'attribution se fera-t-elle par port de pêche ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il a été armé 20 chalutiers sous pavillon français pour l'année 1957. Sur ces 20 chalutiers, 5 ont été construits en France et 15 à l'étranger. Si bien que, si les constructeurs français de chalutiers ont à se plaindre, ce n'est pas du fait de l'accord franco-polonais, car peu importe pour eux que ces 15 chalutiers étrangers soient achetés à la Pologne ou à des membres de l'O.E.C.E. Cela ne change rien aux commandes passées par des français à des constructeurs français. Je regrette simplement que les armateurs français ne commandent pas plus aux chantiers français.

J'en viens à l' O.E.C.E. J'ai indiqué aux affaires économiques que tout ce qui serait commandé ailleurs que dans les pays de l'O.E.C.E. , par exemple en Pologne, serait déduit, nombre pour nombre, des commandes passées à l'O.E.C.E. Autrement dit, cette année, sur les 15 chalutiers commandés à l'étranger, il en est 9 qui viennent de Pologne, il n'y en aura plus que 6 à commander dans les pays de l'O.E.C.E. Mais notre construction navale n'en souffrira pas.

Le ministère des affaires étrangères nous proposait, dans le cadre d'un accord commercial franco-polonais, de commander 20 chalutiers à la Pologne. Nous avons fait réduire ce chiffre à 9 , à savoir 6 chalutiers entièrement construits en Pologne et 3 dont la coque et l'armement seront faits en Pologne mais dont les moteurs seront français.

Comment répartir ces chalutiers polonais dont il faut bien constater qu'ils sont moins chers que les chalutiers français ?, Je ne cherche pas à savoir pourquoi, d'ailleurs, pour des raisons de dumping ou de productivité ? Je suis en train d'étudier la formule la moins injuste possible. Nous pourrions nous orienter vers la suivante : seul pourrait toucher un chalutier polonais l'armateur qui aurait déja commandé en France un chalutier ou qui passerait en même temps commande en France d'un chalutier, afin que cette espèce de prime financière constituée par la livraison d'un chalutier polonais soit compensée par une commande, ancienne ou récente, à un chantier français. Dans ce domaine, je suis tout prêt à accueillir vos suggestions.

M. YVON. Votre formule de répartition me paraît tout à fait acceptable car il faut commencer par favoriser ceux qui commandent à la construction française. Evidemment, il y a une grosse différence de prix. Un

chalutier polonais de 30 à 34 mètres coûterait environ 65 millions de francs, alors qu'un chalutier de moindre importance, de 26 à 30 mètres hors tout, construit dans les chantiers français coûterait dans les 90 millions, et le même construit en Hollande 60 millions. C'est pourquoi il est de bonne justice de favoriser ceux qui achètent tout de même des chalutiers français, dans cette répartition des chalutiers étrangers.

M. LE PRESIDENT . J'appelle maintenant la question posée par M. Claireaux relative à la réforme de l'enseignement maritime. Avant que M. Claireaux développe sa pensée, je rappelle que nous avons convenu de consacrer une séance entière de commission à cette question.

M. CLAIREAUX. En ce qui concerne le recrutement latéral, vous pouvez atteindre ce but sans pour autant supprimer les fonctions de capitaine de la Marine marchande. On aurait pu à la rigueur limiter ce commandement de la marine marchande afin de donner des chances à ceux qui n'ont pas certains diplômes. Cette mesure va peut être élever le niveau intellectuel de la profession , mais pas pour autant le niveau professionnel du marin officier.

En 1949, j'avais fait partie de notre mission d'enquête à Saint-Nazaire et à Nantes. Dans ce dernier port, en particulier, le directeur de l'école nous avait manifesté son inquiétude de voir dans ses rangs de plus en plus de "matheux" et moins de "marins". Le niveau des élèves était voisin de celui de la licence de mathématiques.

Quand on sait déja les difficultés rencontrées par certains candidats pour obtenir leur premier baccalauréat, pour accèder à la fonction de la marine marchande, il est à craindre qu'après l'expérience, ils ne puissent jamais accèder à la fonction de capitaine au long cours, ou seulement dans la proportion de I sur I0, 20 ou 30. On va décourager là un certain nombre de jeunes qui, possédant un petit bagage intellectuel, voudraient faire une carrière honorable dans la marine marchande. Si les postes de commandement semblent leur être refusés par avance, ils vont se détourner de la marine.

Par ailleurs, l'enseignement sera rendu plus onéreux et cela va handicaper un peu notre marine marchande par rapport aux marines étrangères qui, elles, sont loin d'exiger les mêmes diplômes pour ses commandants de bateau.

Cela ne jouera pas, évidemment, pour la Cie Gale Transatlantique, mais cela sera très sensible pour les petites compagnies de navigation.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Je crois que la lecture du décret rassurera pleinement M. Claireaux. Il ne s'agit pas d'une victoire du long cours sur la marine marchande. Il y a des appellations différentes. Les plus intelligents des capitaines de la marine marchande pourront accèder au grade de capitaine au long cours.

M. TRELLU. Ils sont divisés en deux catégories. Ceux de la deuxième catégorie auront, en définitive, les mêmes examens, notamment techniques, à subir. Je me demande quand ils auront le temps de les préparer.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT . Ils auront des études plus longues.

M. LE PRESIDENT. Cette question mérite de longs développements et justifiera bien une séance spéciale.

M. YVON. Cette séance sera-t-elle antérieure à la publication du décret ? Car votre décret me semble prêt .

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il l'était avant-hier. Il ne l'est déja plus !

M. YVON. Je me réjouis de la décision prise de créer les deux cadres, le latéral et le direct, car nous connaissons actuellement dans la marine marchande une crise des effectifs telle qu'il faut y porter remède. Je connais des hommes qui ont été à l'école primaire avec moi, qui ont le brevet de patron de pêche et qui sont lieutenants sur des transatlantiques. Avec le simple diplôme de patron de pêche, ils remplissent les fonctions de lieutenant parce qu'ils ont des qualités manoeuvrières telles qu'on peut leur confier la conduite d'un navire.

Si vous avez une crise de recrutement, c'est parce qu'on a éloigné ce recrutement des centres de vocation maritime et je déplore à cet égard de voir à une école de navigation à Paris. Il faudrait avoir des écoles sur place. Il y a en effet des "matheux" qui ont échoué à l'Ecole navale et qui se destinent au long cours. Ensuite, ils cherchent à trouver une place à terre car pour mener la vie de marin, il faut avoir la vocation maritime, il ne faut pas hésiter à vivre dix mois sur douze éloigné de son foyer et de la vie de famille.

Je suis convaincu d'ailleurs, que le recrutement latéral permettra d'augmenter les cadres de la marine marchande parce que c'est dans ces milieux que l'on trouvera les vocations maritimes.

M. LE PRESIDENT. M. Symphor est préoccupé des questions d'apprentissage maritime , notamment dans le cadre de l'école de Fort-de-France.

M. SYMPHOR. Les crédits de notre municipalité pour cette école sont déja fort modestes et ils ont encore été réduits.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Les crédits ont été réduits de I00.000 francs.

M. SYMPHOR. Une réduction de I00.000 francs dans un budget de plusieurs milliers de milliards, cela n'a l'air de rien, mais pour une école d'apprentissage, c'est terrible.

M. LE PRESIDENT. La commission toute entière appuie la demande de M. Symphor . Si vous trouvez un jour, Monsieur le Ministre, I00.000 francs dans un fond de tiroir, n'oubliez pas ce problème !

SYMPHOR

M. ~~LE SECRETAIRE D'ETAT~~. L'affiliation de la marine d'outre-mer à la caisse maritime est une question beaucoup plus importante. Elle pose une question de droit. L'inscription maritime existe dans tous les départements français. Nous l'avions chez nous avant la départementalisation. Mais, depuis que nous sommes devenus département, nous n'en bénificions plus. Le décret qui a institué la commission nationale n'est pas appliqué. Comme nous n'avions pas la sécurité sociale, l'affiliation ne pouvait pas se faire. Depuis I954, la sécurité sociale existe chez nous, la caisse est installée. On ne comprend pas que dans nos départements la mesure n'ait pas été étendue.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Cette question dépend du ministère du travail. Toutes les caisses d'allocations familiales en dépendent, même celle qui est installée dans mes locaux de la Place Fontenoy. Mais j'interviendrai auprès de mon collègue du travail pour que vous ayez le bénéfice de la caisse.

M. LE PRESIDENT. M. Florisson voudrait avoir des explications sur les travaux de la conférence de Genève, relativement à l'extension de trois miles à dix miles des eaux territoriales.

M. FLORISSON. Vous nous avez dit, Monsieur le Ministre que, à l'inverse de ce que demandent les Indonésiens, les pêcheurs français ont un point de vue très britannique sur le problème des eaux territoriales et se contentent des trois milles. Cela augmentera l'amertume des populations tahitiennes . En effet autour de ces îles, il n'y a pas tellement de poisson. Si les armements étrangers peuvent venir pêcher très près de leurs côtes, cela va être pour ces populations une cause de désaffection à l'égard de la France. Il faudrait tenir compte de ce point de vue psychologique.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il est bien difficile de prendre une position sur la mer territoriale. Il n'est pas dit du tout que la mer territoriale, même fixée à dix miles, vous évite la présence de l'armement étranger.

M. FLORISSON. Ce n'est même pas suffisant. Pour ces insulaires que sont les tahitiens, 800 mètres sur la terre ferme, c'est beaucoup, mais 80 kilomètres en mer, ce n'est rien. Notre point de vue est précisément celui de l'Indonésie qui est aussi constituée par une multitude de petites îles.

Je suis très surpris de voir qu'on laisse entrer dans nos eaux sous prétexte de pêche des bateaux étrangers super-équipés qui viennent faire autre chose que de la pêche. Cela devrait relever de la défense nationale. Or, les autorités trouvent cela tout normal. Autrefois, quand les misérables pêcheurs japonais venaient pêcher, on en faisait toute une histoire. Aujourd'hui, on laisse venir les gros bateaux et même on laisse supposer que l'on pourrait faire une pêche industrielle. Pourtant, le nombre des poissons n'est pas considérable. Les Japonais viennent même à moins de trois miles. Ils vont jusqu'à mettre pied à terre. Il n'y a cependant aucun contrôle. La base aéro-navale n'est qu'une plaisanterie. Nous sommes un peu à l'abandon. Je n'insiste pas davantage. Je suis excentrique dans tous les sens du mot !

M. RAZAC. Dans la composition de la délégation française à la Conférence de Genève, les intérêts des départements et territoires d'outre-mer sont-ils représentés ? En effet, la question des eaux territoriales est très importante non seulement pour nos territoires d'Océanie , mais aussi pour la Mauritanie, le Sénégal, les territoires de l'Océan Indien, Saint-Pierre-et-Miquelon. Les armements étrangers y sont

supérieurs en nombre à l'armement français. Par ailleurs, si je prends l'exemple de la Mauritanie et du Rio-de-Oro voisin, la réglementation espagnole des eaux territoriales est beaucoup plus rigoureuse que la française, ce qui nous défavorise. Notre point de vue est-il bien défendu à Genève ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Nous défendons actuellement ce qui existe déja, c'est à dire les trois miles. Présentement, cette règle des trois miles n'est même pas respectée. Alors, à quoi bon la porter à IO miles, comme le veulent les Indonésiens ?

C'est la marine marchande et non la marine nationale qui est chargée de faire respecter les trois miles. Cela est du domaine des garde-pêche du service maritime détachés auprès de la France d'outre-mer.

Quant à la position de l'Indonésie, elle est très différente. Ce pays demande que l'on considère l'archipel qui le compose comme un tout, d'une de ses extrémités à l'autre, et que l'on considère par conséquent comme mer intérieure les eaux qui séparent les îles. Cela fait les 80 kilomètres dont vous parliez. Cette question n'a pas encore été examinée, mais elle n'a aucune mesure avec le passage des eaux territoriales de 3 à IO miles.

Enfin, je dirai à M. Razac que toute la préparation de la conférence a été faite avec un représentant du ministère de la France d'outre-mer. Il s'agissait d'un administrateur de l'inscription maritime détaché à la France d'outre-mer. La mer territoriale est réglementée par chaque Etat suivant son gré et c'est pour mettre fin aux différences qui en résultent que l'on a réuni la Conférence de Genève.

M. YVON. Parmi les commissions de la Conférence de Genève, en est-il une qui s'occupe de l'organisation des pêches maritimes ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il y a cinq commissions dont une des pêches maritimes. Il y a en une autre dite du plateau continental , qui s'occupe de la question du pétrole sous la mer, le long des côtes.

M. LE PRESIDENT. Nous abordons maintenant les questions de M. Yvon, de M. Delpuech et de moi-même relatives à la taxe des invalides.

Ces questions se rapportent aux dispositions de la loi de finances. M. le Secrétaire d'Etat, au début de son exposé, nous a démontré une fois de plus que notre industrie des constructions navales est une industrie cyclique et quelle est probablement, de toutes les industries françaises, la plus sensible aux conjonctures et aux événements internationaux, qui se font sentir régulièrement. ~~dans l'industrie des constructions navales~~.

Actuellement, cette industrie est perturbée en France par cette diminution brutale, par cet effondrement même du taux des frets, qui fait qu'un grand nombre d'armateurs sont particulièrement préoccupés et que beaucoup de ceux qui peuvent le faire prennent une position de retrait sur leurs engagements, et cherchent même à les faire annuler complètement. C'est ainsi que le Ministre nous a dit tout à l'heure qu'un certain nombre d'annulations avaient été signifiées aux chantiers, et je ne vous apprendrai rien en vous disant que d'autres menaces pèsent sur l'ensemble de nos chantiers navals.

A cet égard, je vous citerai le cas des grands chantiers de Nantes. Pour maintenir leur activité actuelle, ces chantiers ont besoin d'un chiffre d'affaires moyen de 800 millions par mois, ce qui représente 2.400 millions par trimestre. Or, pour le dernier trimestre, ces chantiers n'ont souscrit que pour 150 millions de contrats . La situation est donc très préoccupante.

A côté de ce volume du taux de fret qui pèse sur le marché, il y a des mesures qui sont particulières à la France et qui ont, elles aussi, perturbé incontestablement et très sérieusement le marché. Je veux parler notamment de l'opération "vingt pour cent".

Vous savez que la loi d'aide est une loi de compensation entre les prix français et le prix international qui est calculé en Angleterre et qu'on trouve en Angleterre dans un organisme spécialisé. Il est évident qu'en décrochant pratiquement la valeur du franc par rapport à la valeur de la livre, le ministre des finances a pu dire :" Je vous donne 20 % de moins ou plus exactement, vous prenez 20 % de plus à votre charge puisque telle est aujourd'hui la valeur du franc ". Et le Ministre des finances a pu xxx prétendre à l'époque que l'armateur en trouvait la compensation dans l'augmentation du pourcentage devises par rapport au franc en partant du principe que la totalité des recettes de l'armateur se faisait en devises.

Prenez un armement quelconque, qu'il soit de Marseille, du Havre ou d'ailleurs, qu'il se consacre au fret ou au passage. Si cet armement, en touchant des devises, paie 20 % de plus, avec ses devises il n'y a pas de problème, mais il n'est malheureusement pas toujours, parce que dans la plupart des cas, cette augmentation représente à peine la moitié pour certains armements et que pour d'autres, comme l'armement pétrolier par exemple, cela ne représente rien du tout. Vous savez en effet qu'avec le système en vigueur pour l'affrètement des pétroliers , les pétroliers sont affrètés au moment de leur mise sur cale car c'est à ce moment-là que les armateurs trouvent les concours financiers nécessaires.

Or, les contrats sont faits en francs et le décrochement du franc par rapport aux devises étrangères n'a aucune répercussion et met par conséquent l'ensemble de nos armateurs dans une situation difficile.

En tout cas, Monsieur le Ministre, je vous remercie car vous avez été très clair et vous nous avez surtout donné la certitude que ces problèmes vous préoccupent particulièrement. Je sais que vous êtes dans les conseils du gouvernement le défenseur des intérêts de la marine marchande.

Une première mesure, avez-vous dit, a été prise en ce qui concerne l'augmentation de la partie fixe. Vous avez évoqué les chantiers japonais qui garantissent à IOO % la partie fixe, c'est à dire le devis remis au moment du contrat de commande et je dois dire que le temps n'est pas très éloigné où, en France, la partie fixe connaissait elle-même ce IOO %. Je crois même qu'un certain nombre de navires ont été construits en France depuis la guerre pour des armateurs français, qui ont été garantis à IOO % par la partie fixe. Puis, tout à coup, il y a eu une modification des dispositions arrêtées par la direction des constructions navales, si bien que la garantie est tombée à IO %, ce qui est évidemment insuffisant.

Vous nous avez dit, Monsieur le Ministre, que l'on allait faire un effort et remonter cette partie fixe à 40 %. Cette partie fixe remontée à 40 % jouera-t-elle pour l'ensemble des contrats actuellement en cours ou seulement pour certaines catégories de navires ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Pour toutes les catégories, sauf pour les pétroliers.

M. LE PRESIDENT. Je vous citerai alors l'exemple de la commande d'un assez grand pétrolier qui avait été

envisagée aux chantiers de La Ciotat et qui avait été annoncée partout dans le monde. Il s'agissait d'un navire destiné au pavillon israëlien. La commande a été annulée faute de garanties suffisantes et ce navire qui nous aurait rapporté tout de même de substantielles devises ne sera pas construit à La Ciotat mais en Italie.

D'autre part, cette partie fixe remontée à 40 % s'appliquera-t-elle pour la construction du paquebot "France" et, à cet égard, ce chiffre de 40 % est-il définitif ou susceptible d'être revu dans le sens de l'amélioration ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il y aura au moins 40 %.

M. LE PRESIDENT. Je n'insiste donc pas.

Nous abordons maintenant les problèmes sociaux qui nous préoccupent le plus, après ceux de la construction navale.

Monsieur le Ministre, vous avez reconnu avec beaucoup de franchise l'écart qui sépare le prix de la construction navale en France du prix de la construction navale à l'étranger. L'affaire des chalutiers polonais n'en est qu'une preuve. Cet écart existe aussi en ce qui concerne nos lignes de transport maritime. Il est même là beaucoup plus grand.

On ne le dissimule même plus puisqu'on en fait état dans un document budgétaire, dans ce fameux article 106 de la loi de finances qui prévoit l'institution d'une taxe sur les affrètements. Cette taxe est d'autant plus préoccupante dans la mesure où le Ministère des finances ou vos services, Monsieur le Ministre, auraient pu s'imaginer que la taxe serait supportée par les navires, comme ceux-ci supportent déja en matière d'affrètement des taxes qui sont souvent particulières à l'exploitation de nos ports, c'est à dire des taxes qui sont décidées par les chambres de commerce par exemple. Dans la mesure où des taxes ne pourraient pas être supportées par les navires, ce qui paraît vraisemblable en fonction des taxes qu'on leur impose, il faudrait qu'elles soient répercutées sur le prix des marchandises transportées.

Or, tous les navires affrètés, spécialement dans les transports de matières premières, charbon, minerais, pétrole, pâte à papier, ont à prévoir une taxe maximale de deux pour cent.

Ainsi, à 2 %, un armement d'importance moyenne ayant l'occasion de conclure douze ou quinze affrètements dans l'année aura à payer 30 millions de francs. Ces 30 millions risquent de séparer l'armateur français affrètant un navire étranger ou ses propres navires des prix que l'affrèteur pourra trouver sur d'autres marchés. Cette mesure va donc perturber considérablement l'effort envisagé par nos courtiers maritimes qui essayaient de mettre sur pied une bourse des affrètements à Paris. Car si une taxe doit frapper les transactions qui se feront sur ce marché, il n'y aura pas de transactions du tout. Pourquoi un affrèteur accepterait de payer à Paris ce qu'il n'aura pas à payer à Londres, en passant un simple coup de téléphone ?

Dans l'exemple choisi l'affrètement des quinze navires dans le cours de l'année représenterait environ 30 millions de taxes avec les 2 % . Or, ces navires rapportent en devises à notre office des changes l'équivalent d'un milliard et demi de francs. La taxe risque donc de tarir cette source pour notre office des changes. Cette taxe est mal venue.

Dans la loi de finances, après l'article I06 instituant la taxe sur les affrètements pour compenser la différence des charges sociales qui existe pour les navires affrètés sous pavillon français, l'article II2 augmente ces mêmes charges. Et ce qui me choque, c'est le langage que l'on a employé pour expliquer l'article II2 . On demande trois points aux ~~employeurs~~ armateurs et un point aux équipages. Ces trois points représentent exactement 24,5 % d'augmentation des charges sociales qui ont déja été augmentées en I957. On élargit le taux de l'assiette et on augmente la taxe, de sorte qu'on arrive à une augmentation de 74 % en l'espace de I8 mois. Est-ce souhaitable ? J'en doute. D'autant plus que si le plafond qui est de règle en matière de charges sociales dans toutes les industries françaises est de 50.000 francs par mois, il atteint dans la seule marine marchande la somme de I6I.000 francs par mois.

Je ne crois pas que les articles I06 et II2 seront facilement acceptés par notre commission. Je souhaite que notre collègue M. Yvon qui nous représente à l'institution nationale des invalides nous dise son sentiment à ce sujet.

Le comité supérieur dont il fait partie ne peut pas faire autre chose que d'entériner les hausses de salaires qui à raison des 7 et II % représentent bien les I8 % d'augmentation auxquels les retraités peuvent

prétendre par application de la loi de I948 mais ce qui nous laisse un peu désorientés , c'est de voir que l' Etat ne prend pas sa part traditionnelle dans cette augmentation.

Si mes chiffres ne sont pas rigoureusement exacts, je demande à M. Le Secrétaire d'Etat de les rectifier, mais grosso modo les charges des Invalides se situent aux environs de 25 milliards de prestations de pensions et de services et en contre-partie de cette dépense de 25 milliards l'Institution aura I0 milliards lui venant des vingt catégories des parties prenantes, si j'ose dire, plus la part des armements, et pour la différence, il reste I5 milliards environ qui jusqu'à présent étaient supportés par le budget de l'Etat, ce qui indique la proportion Etat-profession. Je voudrais savoir quelle est la part que l'Etat se réserve désormais.

M. YVON. J'ai eu récemment l'occasion d'assister à une réunion plénière de ce comité supérieur des Invalides de la Marine Marchande où je représente notre commission, réunion qui avait pour but d'étudier l'augmentation des pensions et le financement qui pouvait être retenu pour appliquer les dispositions légales qui lient tout le monde.

Je dois vous rappeler en effet que l'article 55 de la loi fondamentale sur les caisses de retraites de la marine précise que, en cas de modification générale des salaires, dépassant 5 % par rapport au taux antérieur, il sera dans la même forme procédé à la révision des salaires forfaitaires, ce qui signifie en clair que la révision des salaires forfaitaires a pour effet direct et immédiat une augmentation des pensions. L'augmentation des salaires forfaitaires est telle, dans la proportion de I8 %, que l'augmentation des dépendes de la caisse des invalides de la marine doit être de l'ordre de 3.520 millions, qu'il appartenait au gouvernement de bien vouloir trouver pour alimenter la caisse .

L'augmentation des salaires forfaitaires, ainsi que vous l'a expliqué M. le Secrétaire d'Etat, entraîne automatiquement l'augmentation des cotisations des marins et de celles des patrons, ce qui augmente le chiffre des recettes dans la proportion de I.I80 millions. Restent à trouver 2.340 millions. Pour ce faire, le gouvernement nous propose un certain nombre de taxes , contenues dans les articles I06 et III, dont notre Président a fait la critique.

Mon sentiment à ce sujet ? Il est peut être encore difficile à déterminer. Une chose s'impose à nous, c'est l'augmentation de I8 %. Le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande a déja pris le décret augmentant les salaires forfaitaires. Donc les pensionnés de la Marine Marchande sont assurés d'obtenir, à la prochaine échéance, des pensions augmentées de I8 %. Mais, nous a dit M. le Ministre, il ne faudrait pas que la caisse des Invalides soit en état de cesser les paiements avant la fin de l'année. Si je suis bien renseigné, je peux affirmer que ses disponibilités lui permettront d'assurer les échéances d'avril et de juillet, mais il n'en serait pas de même pour octobre. Il faut donc trouver d'autres ressources qui sont de l'ordre de 2.340 millions.

La loi fondamentale des pensions devrait répartir les charges dans une proportion définitive et la participation de l'Etat devrait atteindre un pourcentage fixe. Or, d'après un tableau qui nous a été présenté au Conseil Supérieur des Invalides de la Marine la participation de l'Etat - que l'on a qualifiée, à tort à mon avis, de subvention - varie dans des proportions très grandes depuis I93I.

En I948, année où a été revue la législation en matière de pensions maritimes, le pourcentage de la participation de l'Etat a été de 58,5 %. En I953, il a même atteint 62 %, pour redescendre en I954 à 57 %. En I956, il est remonté à 62 %, puis il est redescendu en I957 à 57 % et va être en I958 de 5I %.

Pour combler le vide de cette moindre participation de l'Etat, on nous présente un certain nombre de chapitres de la loi de finances qui touchent à la participation de l'Etat, à celle de l'armement, des équipages, qui concernent également les pêcheurs, les mareyeurs, les ostréiculteurs, etc. De tout côté, on crie comme des écorchés. Notre Président, à propos de l'article I06, a évoqué le point de vue des armateurs. Je pourrais dire la même chose en ce qui concerne les ostréiculteurs, comme en témoigne la lettre incendiaire que j'ai reçue d'un ami à ce sujet.

Comment satisfaire tous les intérêts, ceux des pensionnés qui, en vertu de l'article 55 de la loi, sont en droit d'exiger les I8 % d'augmentation, et ceux de certains professionnels qui considèrent que leurs charges sont telles aujourd'hui qu'ils ne pour-

ront plus ~~exerv~~ satisfaire à l'exercice convenable et unique de leur profession ?

M. le Secrétaire d'Etat nous a dit très justement : il est normal que participent à cette augmentation l'Etat, l'armement, les équipages, mais aussi les pêcheurs et les fruiteurs car ils profitent aussi de la marine marchande et que feraient-ils si demain nous n'avions plus d'inscrits maritimes ?

Il existe effectivement une crise des effectifs dans la marine marchande, qui est telle qu'il faut par tous les moyens ~~essayer~~ empêcher cette crise de s'aggraver. Un de ces moyens est peut-être de maintenir la caisse des Invalides de la Marine et les avantages que l'on trouve dans cette profession de marin.

Quant aux mareyeurs, ils ne vivent que des apports de poissons et si l'on supprime les marins, on supprime évidemment les arrivées des marées.

Le cas est différent pour les ostréiculteurs qui, eux, n'ont rien à demander aux inscrits maritimes. Ils sont en effet eux-mêmes des inscrits maritimes et ils font eux-mêmes leurs retraites.

Je n'entends pas pour autant qu'on aboutisse à l'éviction des ostréiculteurs de la Caisse des Invalides de la Marine. C'est là une autre question.

J'avais déposé un texte lorsque j'étais membre de l'Assemblée nationale, en 1949 . Le problème se posait alors de savoir comment nous allions augmenter les pensions. Dans mon texte, j'envisageais une taxe sur les frets. Les frets représentant 100 milliards, si mes souvenirs sont suffisamment précis, la taxe qui était de 1 % permettait de trouver un milliard pour la caisse des invalides de la marine. Après intervention du ministre des finances ou du secrétaire d'Etat au budget de l'époque, mon amendement fut repoussé, et, cette année-là, le financement fut obtenu avec des moyens sensiblement les mêmes que ceux qui nous sont présentés aujourd'hui.

A cet égard, le Conseil Supérieur des Invalides de la Marine n'a pris absolument aucune décision. Nous nous sommes séparés sans avoir examiné les articles de la loi de finances.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, je voudrais avoir une précision sur vos chiffres qui ne correspondent pas avec ceux présentés par M. Yvon. Selon vous, en ce qui concerne les crédits à prévoir, la moitié se trouvent automatiquement dans l'augmentation du salaire de base et vous nous avez parlé de 2.400 millions. Or, notre collègue M. Yvon parle, lui, de I.I80 millions seulement.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Il s'agit bien de 2.400 millions. C'est le chiffre exact.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais maintenant vous demander de faire apparaître clairement dans vos notes ce que représentent à la fois l'augmentation des trois et I8 % et l'augmentation de un points automatique, c'est à dire le résultat de l'élargissement de l'assiette, c'est à dire encore la partie qui sera payée automatiquement, sans discussion à la fois par les équipages et par les armateurs .

Dans la seconde partie que vous chiffrez actuellement à 2.340 millions, quelle sera la place prise par premièrement l'article I06 qui prévoit une taxe sur les affrètements, deuxièmement l'article qui prévoit une taxe en ce qui concerne les mareyeurs, les ostréiculteurs, etc., troisièmement l'article qui prévoit une augmentation du taux de la cotisation des armateurs et quatrièmement les résultats de l'article II2 qui prévoit une majoration applicable à la fois aux employeurs et aux employés. Quand nous saurons tout cela, nous saurons en même temps si dans cette augmentation l'Etat reste fidèle à sa part traditionnelle qui varie entre 50 et 55 %.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Voici les chiffres : Dans l'article I06, au taux de I % : 400 millions; Dans l'article II2, 3 points de cotisation patronale: I.200 millions ; I point de cotisation ouvrière : 400 millions ; et divers : 400 millions.

M. LE PRESIDENT . Et où se trouve la part de l'Etat ?

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Dans "divers".

M. LE PRESIDENT. Avec un tel manque de détail, cela ne se voit pas facilement !

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

Ce qui est ennuyeux, c'est que dans cette application des dispositions de la loi de 1948, c'est à dire dans l'augmentation de 18 % des pensions, les finances répondent : nous sommes d'accord mais ne mettons pas un sou dans l'opération !

Evidemment nous ne sommes pas en période de vaches grasses. A côté du problème des retraites, il faut se préoccuper des constructions navales, des lignes internationales que nous exploitons et que nous risquons de perdre étant donné qu'à Londres, je reprends mon exemple, les affrèteurs ne paient pas de taxe.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Dans cet article 106 prévoyant une taxe sur les affrètements, il y a des avantages et des inconvénients. Je répète encore une fois que je suis prêt à accueillir toute autre solution que vous me proposerez.

Pour la taxe sur les affrètements, je crois que les inconvénients sont à court terme et les avantages à long terme. Les inconvénients, c'est le courtage maritime qui va en souffrir. On s'adressera à des courtiers londoniens. C'est un inconvénient dans une période où il y a trop de navires, mais cela peut changer du tout au tout s'il revient une période comme celle que nous avons connue il y a deux ans.

Les avantages sont à long terme. Le premier, c'est qu'il incitera les français à avoir une flotte nationale. Nous avons en effet une flotte marchande insuffisante. Nous ne transportons que la moitié de nos produits importés ou exportés, ce qui constitue une proportion de pays sans responsabilités outre-mer. Aucun pays au monde ayant des responsabilités outre-mer comparables aux nôtres n'a une flotte marchande aussi faible.

Un armateur qui fait construire un navire, qui arme un navire, à des charges fiscales et sociales. S'il n'est pas animé par un sentiment national, il a tout intérêt à passer son temps à affrèter des navires étrangers. Ainsi il n'a pas de charges sociales, pas de risques de grèves, et pas de charges fiscales. Et nous allons décourager dans cette voie ceux qui maintiennent haut le pavillon français sur les lignes internationales et encourager les autres. La taxe d'affrètement est un moyen de compenser partiellement précisément les charges sociales de la marine marchande française.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

Si l'on reprend les deux cas précédents d'armateur, celui qui tient à avoir une flotte sous pavillon français paie des charges sociales importantes tandis que l'autre , affrètant des navires étrangers, n'en paie pas, ce qui réduit le prix de la marchandise transportée.

Il ne suffit pas de considérer que l'augmentation des I8 % constitue un progrès social. Si l'on dit qu'elle doit être financée uniquement par ceux qui font confiance au pavillon français et pas du tout par ceux qui vivent des navires des autres nationalités, nous allons à une diminution progressive de la flotte française.

Je comprends très bien que les courtiers ou les pêcheurs ne soient pas d'accord sur la taxe d'affrètement, mais je comprends moins bien que les armateurs français ne soient pas, eux, d'accord. Je crois que, en fait, ce qu'ils craignent surtout, c'est que cette taxe de I %, une fois qu'elle sera instituée, elle ne soit augmentée d'année en année.

Voilà les éléments du dossier. M. Yvon a rappelé son initiative à l'Assemblée. Il y a à chercher dans ce sens. Il ne faut plus faire payer les contrats d'affrètement du navire, mais faire payer les frets, quels qu'ils soient, quel que soit le navire sur lequel il s'embarque, quel que soit le port d'embarquement, à condition que ce soit un taux minimum. Il y a là peut être une solution.

M. DELPUECH. Il faut aussi une taxe à l'arrivée.

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. Non, car alors, vous détourneriez le trafic maritime des ports français. Les marchandises ne viendraient plus à Marseille, mais vers Gênes ou un autre port étranger.

M. LE PRESIDENT. Je suis bien d'accord avec vous, Monsieur le Ministre sur la nécessité d'avoir une flotte nationale plus importante. Mais cela ne change rien au problème des navires affrètés.

A côté des lignes nationales, il y a des lignes internationales et il y a aussi ce qu'on appelle le tramping. Là, il entre en jeu une question de prix.

Un certain nombre d'armateurs français se sont

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

battus pendant 20, 30 ou 40 ans et grâce à la réputation de leur pavillon, ont acquis sur les lignes de transport internationales une place de premier ordre pour le meilleur compte non seulement d'eux-mêmes mais aussi de l'office des changes. Ils n'ont conservé cette place qu'en affrètant des navires étrangers. Si vous augmentez leurs charges , vous allez leur faire perdre tout le bénéfice de l'opération. Ils vont disparaître et, pour une taxe de 30 millions par an, vous risquez de perdre une importante rentrée de devises, toujours dans l'exemple envisagé.

J'ai eu l'occasion de faire moi-même du tramping. Ce n'était pas une navigation de plaisance qui me faisait courir les mers pendant dix mois de l'année. Si je trouvais de la clientèle, ce n'était pas parce que le pavillon tricolore flottait à la poupe du navire, mais par ce que mes prix étaient compétitifs. Or, nos prix ne sont plus compétitifs.

Je voudrais citer l'exemple d'une de nos grandes compagnies assurant le service sur la ligne des Antilles . Elle ne pouvait plus exploiter un de ses bateaux. Elle l'a vendu à l'Allemagne. Les allemands l'ont réarmé. Après quoi, le navire a été affrèté par la compagnie française qui l'a retrouvé et qui a équilibré son budget en exploitant ce navire affrèté alors qu'elle ne pouvait plus l'exploiter sous son pavillon.

Je suis d'accord avec vous pour faire payer le fret, mais n'oubliez pas que la partie du tonnage la plus importante de notre flotte est constituée par les pétroliers. Or, les contrats d'affrètement des pétroliers sont des contrats à terme et à très longue durée. C'est ainsi par exemple que dans leur immense majorité les armateurs français n'ont rien trouvé dans cette manne extraordinaire qui est venue de Suez et dont ont pu profiter des gens comme Onassis. Cela ne leur a pas rapporté un centime car les armateurs français ont touché rigoureusement la même somme par jour et par bateau, qu'ils aient affrèté ou non. Comment voulez-vous faire souscrire des contrats pour cinq ans en vue d'un transport à un prix déterminé si l'on ne connaît pas dans l'immédiat des charges qui peuvent peser sur ces contrats.

Cette taxe aura du mal à être adoptée par notre commission, ainsi que par la commission des finances du Conseil, et même sans doute par l'Assemblée nationale.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

M. LE SECRETAIRE D'ETAT . L'article I06 a été voté par la commission des finances de l'Assemblée Nationale, alors qu'on m'avait dit qu'il ne recueillerait pas une voix !

Ce que vous avez dit du transport international est juste mais ce transport international ne représente pas I0 % du trafic international français. Pour les 90 % qui restent, celui qui affrète est favorisé par rapport à celui qui a sa propre flotte. Désormais, l'armateur aura intérêt à avoir sa propre flotte. Cela fera travailler les chantiers français.

Donc les avantages et les inconvénients de la taxe d'affrètement se compensent.

Il ne s'agit pas de taxer les frets spécialement des navires affrètés, mais de taxer tous les frets. Cela veut dire que l'on met à égalité tous les navires quel que soit le propriétaire, qu'il soit exploitant ou non, comme le timbre sur le connaissement porte sur tout ce qui s'embarque. Cela permet un taux beaucoup plus faible.

En ce qui concerne l'article II2, nous proposons d'augmenter de trois points la cotisation des armateurs et de I point la cotisation des équipages.

Il faut distinguer trois sortes d'armement. L'un utilise beaucoup de personnel - ce sont les navires à passagers -, l'autre utilise du personnel en quantité moyenne - ce sont les navires pour la pêche industrielle - et le troisième qui utilise peu de personnel - ce sont les navires de charge. Pour la première catégorie , nos charges sociales sont beaucoup plus élevées qu'ailleurs, car il y a sur ces navires presque autant de personnel que de passagers. Mais, là encore, il ne faut pas que l'arbre vous cache la forêt et que les I2 % de paquebots de notre flotte vous cachent les autres.

Quand le comité central des armateurs français négocie avec les syndicats ouvriers, comme il vient de le faire en décembre, il s'attend à ce qui va lui arriver. Il sait bien que, lorsqu'il accorde une augmentation de II % , les salaires forfaitaires sont augmentés de II % , et la dernière fois, c'est resté à la charge des armateurs. L'ennui, c'est que cette décision des armateurs rejaillit sur les armateurs de pêche qui, eux, n'y sont pour rien , et dans les I.200 millions, il y a trois quarts pour l'armement au commerce et un quart pour l'armement à la pêche.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

C'est pourquoi nous allons avoir à discuter à l'Assemblée Nationale d'un amendement Courant tendant à remplacer cette taxe d'affrètement de 400 millions par I point de cotisation patronale.

Pour la part de l'Etat, on vous a cité des chiffres du passé. Je note tout de même que le taux de 5I % de subvention pour cette année est un pourcentage que l'on a connu en I95I et en I939. L'Etat a parfois donné plus, mais aussi parfois il a donné moins, moins de 40 % même. Il est intéressant donc que l'Etat donne plus de 50 %. Il n'y a aucun autre régime de pensions en France pour lequel l'Etat donne plus de 50 % .

M. LE PRESIDENT. Il n'y a aucun autre régime comparable !

M. LE SECRETAITE D'ETAT. Oui, parce qu'il a été créé par Colbert ! Mais lorsqu'on discute avec le ministère des finances, on s'entend répondre : " Vous avez le régime le plus favorisé. Regardez ailleurs. Le ministre de l'industrie n'obtient pour les mineurs, alors que l'âge moyen de la mortalité dans les mines est à 35 ans, ~~entiemment~~ moins que pour vous."

Il est exceptionnel de dépasser les 50 %. Cette loi de Colbert a été faite pour favoriser le recrutement dans la marine, notamment en temps de guerre. Or, actuellement, nous ne pouvons faire faire à tous les inscrits maritimes leur service militaire dans la marine car nous en avons trop pour le nombre de nos bateaux de guerre.

Il est donc beau d'avoir plus de 50 %. Mais si nous ne trouvons pas les ressources , s'il y a un déficit, nous n'aurons plus jamais le contreseing du Ministère des finances pour faire augmenter les salaires forfaitaires et nous aurons une loi théorique qu'il sera impossible d'appliquer. Les pensions resteront alors au taux où elles sont actuellement.

Car enfin, qui est l'Etat ? L'Etat, le Trésor, ce sont les contribuables. Il est donc normal qu'un régime comme celui-là soit alimenté par une partie du trafic maritime.

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

En ce qui concerne la participation de l'Etat, les chiffres sont difficiles à donner parce que cela varie chaque jour. En effet, l'augmentation des prestations part du Ier janvier. L'augmentation des cotisations également, mais nous ne savons pas quand elle va entrer en vigueur. En tous cas, ni au premier janvier, ni au premier février, et plus nous allons dans le temps et plus le nombre des mensualités se rétrécit, si bien que mon calcul de la loi de finances qui valait en année pleine est remis en cause chaque jour. Je ne sais pas comment nous résoudrons la question. Comme je ne crois pas que nous ferons payer double cotisation pendant six mois pour rattraper le retard, il risque d'y avoir une subvention de l'Etat. La contribution de l'Etat qui, au Ier janvier, aurait été de 800 millions, est actuellement au Ier mars de 600 millions.

Mais le Budget me presse d'aboutir à une taxe recouvrable. Sinon, il faudra peut être un train spécial extraordinaire de la loi de finances, dans laquelle il faudra une nouvelle taxe s'ajoutant à la nôtre, si l'on ne veut pas que le ministère des finances revienne sur le décret des I8 %.

M. LE PRESIDENT. L'application de la loi de I948 entraînant une majoration des pensions de I8 % aboutit à une dépense de 3.520 millions selon M. Yvon , et de 4.800 millions selon M. le Secrétaire d'Etat. En admettant que l'Etat prenne sa part traditionnelle d'environ 50 % , il devrait y avoir normalement pour l'Etat 2.400 millions et pour la profession 2.400 millions aussi. A ce point de la discussion il n'y a pas de problème. Mais s'il y a un décrochement entre la part traditionnelle de l'Etat ....

M. LE SECRETAIRE D'ETAT. On atteint un taux qui n'est pas celui de l'an passé.

M. LE PRESIDENT. Ce qui nous préoccupe, c'est que, dans la circonstance, c'est l'avenir même de l'institution des invalides de la marine qui est en cause . On commence à faire trop souvent des parallèles entre les différentes caisses de retraites.

Pour les ressources, on ne peut pas évidemment refaire la guerre de course qui, à l'origine, alimentait la caisse de l'institution des invalides. Cette caisse était d'ailleurs si bien alimentée qu'elle possédait une fortune considérable qui avait fait envie à une certaine époque à un ministre des

CONSEIL
DE LA
RÉPUBLIQUE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE .....

finances désargenté - un de plus ! Ce ministre lui avait pris cette fortune en disant à cette caisse que désormais l'Etat paierait à sa place.

M.LE SECRETAIRE D'ETAT.- Ou bien nous essayons d'appliquer loyalement la loi, et ce sera la tâche aussi bien du ministère des finances que de celui de la Marine Marchande, ou bien la loi ne s'appliquera pas.

M.LE PRESIDENT.- L'application loyale de la loi comporte une contribution traditionnelle de l'Etat. S'il y a rupture il n'y a pas application loyale car, dans l'esprit de ceux qui ont voté la loi en 1948, il devait y avoir contribution habituelle de l'Etat variant entre 52 et 44%.

M.DELPUECH.- Ne comptez-vous pas rétablir au budget le chiffre initial pour le cabotage ? Vous l'avez diminué de 40%, pourtant, il rapporte un milliard de devises.

M.YVON.- D'après les renseignements qui m'ont été fournis et après la lecture du budget, je n'ai pas pu trouver la réponse. Le crédit maritime mutuel a son allocation réduite cette année.

M.LE SECRETAIRE D'ETAT.- Elle a été légèrement réduite, de 50 millions par rapport à l'an dernier. Comme il y avait déjà eu une réduction l'année précédente, cela fait 100 millions en deux ans. Le chiffre est donc de 900 millions au lieu du milliard traditionnel.

M.LE PRESIDENT.- Je serai l'interprète de la commission toute entière pour remercier M.le Ministre pour la clarté de ses explications que nous avons particulièrement appréciées et pour lui dire que nous souhaitons l'accueillir longtemps dans cette maison.

(Applaudissements)

La séance est levée à 12 heures 30

Le Président,

ML.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du mercredi 26 mars 1958

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

La séance est ouverte à 11 h . 35

-:-:-:-:-

Présents : MM. Yves ESTEVE, FLORISSON, LACHEVRE, LE BOT, LE DIGABEL, Marc PAUZET, de ROCCA SERRA, SCHIAFFINO,

Excusés : MM. ABEL-DURAND, Robert AUBE, BOUDINOT, Henri CORNAT, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Etienne GAY, HOUDET, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

Absents : MM. Amadou DOUCOURE, DURIEUX, Etienne GAY, JEZEQUEL, Albert LAMARQUE, LEONETTI, PAUMELLE, RAMAMPY, RAZAC, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, ZINSOU.

/...

Mar. 26.3.58.

Ordre du Jour

I - Discussion du rapport de M. Lachèvre sur le projet de loi (n° 251, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, portant approbation d'un avenant conclu entre l'Etat et la Compagnie des Messageries Maritimes.

II - Nomination d'un rapporteur pour le projet de loi (n° 358, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant le Président de la République à ratifier le protocole modifiant la Convention internationale pour les pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest, signé à Washington le 25 juin 1956.

III - Questions diverses.

COMPTE RENDU

Nomination d'un rapporteur

M. ESTEVE est désigné comme rapporteur du projet de loi (n° 358, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant le Président de la République à ratifier le protocole modifiant la Convention internationale pour les pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest, signé à Washington le 25 juin 1956.

/...

Avenant entre l'Etat et la

Compagnie des Messageries Maritimes

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, le texte dont nous discutons a été déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale par le Gouvernement le 24 juillet 1957, huit jours après la signature de l'avenant. L'Assemblée Nationale s'en est saisie le 11 février et l'a adopté sans modification. Il vient à nous aujourd'hui seulement, dans un délai dont nous ne sommes pas responsables, car il est faux, contrairement à ce qu'affirme certaine presse, que notre assemblée laisse jamais aucun texte "en panne".

Il s'agit d'un avenant nouveau, le quatrième intervenu, conformément aux termes du contrat passé entre l'Etat et la compagnie et selon un mécanisme que vous connaissez. Il faut se rappeler que les considérations financières ne sont pas seules en cause, et qu'il est surtout tenu compte de la valeur des services rendus sur le plan national par l'exploitation d'une ligne qui représente un lien vivant de l'Union française.

Nous avons à régler aujourd'hui une situation de fait où l'Indochine et les évènements de Suez prennent une large place dans le bilan qui nous a été présenté pour 1956 et 1957, Peut-être serait-il bon d'envisager une réforme de la convention ; ce n'est pas à notre commission de prendre position à ce sujet. Notre rôle, essentiellement technique, doit se borner à constater que l'avenant intervenu est la conséquence logique d'une situation de fait et constitue une application correcte du contrat de base entre la compagnie et l'Etat, qui est, d'ailleurs, le principal actionnaire de la compagnie (87,50%).

Passant à un autre sujet, je demanderai, en séance publique, que le Gouvernement nous donne des informations sur ce qui se passe dans les ports maritimes qui ont habituellement un trafic intense avec l'Algérie. Nous sommes inquiets de la situation de certains navires chargés de vivres et de médicaments ainsi que des milliers de passagers qui attendent, à Alger, un embarquement possible.

Sous réserve de ces observations, je vous invite à adopter le projet.

/...

M. SCHIAFFINO.- Les résultats que nous connaissons de l'exercice 1957 nous laissent à penser que la subvention sera encore plus élevée pour 1958, étant donné la crise traversée par l'ensemble de l'armement maritime.

Cette crise dépasse en gravité celles de 1922 et 1932. Elle est marquée par un excès de tonnage, qui se traduit lui-même par la baisse des prix des bateaux d'occasion, laquelle se précipitera encore quand les 32 millions de tonnes en construction entreront en service.

La non rentabilité des paquebots conduit à la vente de ceux-ci et il serait bon, ainsi que nous l'avons déjà maintes fois souligné, d'envisager les mesures à prendre pour remédier aux effets de la crise.

M. LE PRESIDENT.- L'occasion devrait nous être donnée aujourd'hui d'intervenir en séance publique, avec la discussion du budget. Mais celle-ci se fait dans de telles conditions qu'il faut y renoncer.

Pour ma part, je ne ferai qu'une déclaration de principe, en demandant que s'instaure, au mois de mai, un véritable débat sur la marine marchande.

M. SCHIAFFINO.- Il est à craindre que la brièveté de la "session" de mai n'empêche l'instauration d'un tel débat. Il vaudrait mieux l'envisager pour le mois de juin.

M. LE PRESIDENT.- Il y a aussi les incidences de l'entrée dans le marché commun sur la Marine Marchande, notamment, sur les pêches maritimes. Il serait bon que l'un de nous aille demain après-midi représenter la Commission à la première séance de la Commission préparatoire.

o
o o

Questions diverses

Application de la loi d'aide à la construction navale en Algérie.

M. SCHIAFFINO.- J'avais posé à M. Faggianelli, au temps

/...

où il était sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, une question tendant à rendre applicable à l'Algérie la loi d'aide à la construction navale.

Cette réforme serait très utile aux petits chantiers algériens dont l'activité est loin d'être négligeable et fort utile, socialement, en raison de l'emploi de main-d'oeuvre locale qu'elle permet.

M. LE PRESIDENT.- C'est une question qu'on pourra tout de même soumettre ce soir au Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

M. SCHIAFFINO.- Je le ferai.

La séance est levée à 11 heures 55.

Le Président,

J.F.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M.LACHEVRE, Président

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

Séance du Jeudi 22 Mai 1958

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

La séance est ouverte à 15 heures 20

-:-:-:-:-

Présents : MM.ABEL-DURAND, Yves ESTEVE, FLORISSON, LACHEVRE, LE BOT, RAZAC, Jean-Louis ROLLAND, JEZEQUEL.

Excusés : MM.Robert AUBE, Henri CORNAT, Vincent DELPUECH, LE DIGABEL, LEONETTI, PAUMELLE, Marc PAUZET, REPIQUET, de ROCCA SERRA, SYMPHOR, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

Absents : MM.BOUDINOT, Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, DURIEUX, Etienne GAY, HOUDET, Albert LAMARQUE, RAMAMPY, SCHIAFFINO, ZINSOU.

-:-

ORDRE DU JOUR

- Discussion du rapport de M.Estève sur le projet de loi (n° 358, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant le Président de la République à ratifier le protocole modifiant la Convention internationale pour les pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest, signée à Washington le 25 juin 1956.

- Désignation de deux membres du Conseil Supérieur de l'Etablissement National des Invalides.

- Questions diverses.

COMPTE RENDU

Pêcheries dans l'Atlantique-Nord

M.LACHEVRE, Président.- Je donne immédiatement la parole à M.Estève.

M.ESTEVE, Rapporteur.- Mes chers Collègues, nous sommes saisis aujourd'hui d'un projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole modifiant la Convention internationale pour les pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest, signée à Washington le 25 juin 1956.

Vous savez qu'aux termes de cette dernière convention datée à Washington du 8 février 1949 et portant la signature des représentants dûment qualifiés des dix pays d'Amérique et d'Europe dont les navires pratiquent la pêche de la morue dans le grand Nord, près du Canada et du Labrador, des mesures rigides ont été notamment prises pour assurer la sauvegarde des bancs de poissons.

Dans ce but, des normes de maillage des filets, un minimum de taille marchande du poisson ont été imposées aux pêcheurs.

Il résulte également de l'article 2 de ladite convention que la commission exécutive tiendrait sa réunion annuelle en Amérique du Nord.

.../...

Pour des raisons d'ordre pratique, il a été jugé souhaitable que celle-ci pourrait se réunir dans l'Etat du président en exercice dont le renouvellement se fait tous les deux ans par roulement.

Un accord entre les dix pays intéressés est intervenu en ce sens le 25 juin 1956 en vertu d'un protocole modifiant l'article 2 de la convention du 8 février 1949.

Ce dernier protocole doit être ratifié et le but de ce projet de loi est d'autoriser la ratification que je vous invite, quant à moi, à accepter.

Le rapport de M.Estève est adopté.

M.LE PRESIDENT.- Je remercie M.Estève de son rapport et je pense que nous pourrions demander la discussion immédiate de ce projet à la séance d'aujourd'hui.

Il en est ainsi décidé.

Conseil Supérieur de l'Etablissement des Invalides de la Marine

M.LE PRESIDENT.- Je vous rappelle que nos deux représentants étaient MM.Joseph Yvon et Claireaux.

Je crois savoir que M.Jean-Louis Rolland serait également candidat.

En conséquence, M.Jean-Louis Rolland est désigné en remplacement de M.Claireaux pour représenter avec M.Joseph Yvon le Conseil de la République au Conseil Supérieur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

La séance est levée à 15 heures 30

Le Président.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

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

Présidence de M. LACHEVRE, Président

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

Séance du lundi 2 juin 1 9 5 8

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

La séance est ouverte à 17 h.30

-:-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, LACHEVRE, LE DIGABEL, Marc PAUZET, RAZAC, REPIQUET, Jean-Louis ROLLAND, SCHIAFFINO, Gabriel TELLIER, Joseph YVON.

Excusés : MM. Robert AUBE, Henri CORNAT, HOUDET, JEZEQUEL, LEONETTI, PAUMELLE.

Suppléant: M. LEBRETON.

Absents : MM. BOUDINOT, Léon DAVID, Amadou DOUCOURE, DURIEUX, FLORISSON, Etienne GAY, Albert LAMARQUE, LE BOT, RAMAMPY, de ROCCA SERRA, SYMPHOR, ZINSOU.

--

/...

Ordre du Jour

- Discussion du projet de loi (n° 476, session 1957-1958), adopté par l'Assemblée Nationale, relatif au reclassement des pilotes de la station de Saïgon. - Nomination d'un rapporteur.

- Questions diverses.

o
o o

COMPTE - RENDU

Reclassement des pilotes de Saïgon

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, je me suis permis de vous réunir dans des conditions un peu précipitées, ce dont vous voudrez bien m'excuser, pour que notre Commission puisse donner son accord à un projet de loi dont la promulgation est urgente.

Il s'agit, en effet, d'autoriser les pilotes anciennement en service à Saïgon, à se présenter, quel que soit leur âge aux concours d'accès aux stations de pilotage de la Métropole.

Ces concours sont peu fréquents et il se trouve qu'il y en aura un le 10 juin pour la station de la Seine. C'est pour permettre aux anciens pilotes de Saïgon de s'y présenter qu'il importe de voter, aujourd'hui, sans modification le projet de loi qui nous est soumis.

La Commission, sans débat, désigne son président comme rapporteur, adopte ses conclusions et demande la discussion immédiate du projet de loi.

La séance est levée à 17 heures 35.

Le Président,

MJ.

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMMISSION DE LA MARINE ET DES PECHES

-:-

Présidence de M. LACHEVRE, président

-:-

Séance du mardi 1er juillet 1958

-:-

La séance est ouverte à 16 heures 05

-:-

Présents : MM. ABEL-DURAND, Léon DAVID, Vincent DELPUECH, Yves ESTEVE, Etienne GAY, GIRAUD, Ahmed GOUMANECH ROBLEH, LACHEVRE, LE BOT, LEBRETON, LEONETTI, Marc PAUZET, RAZAC, SCHIAFFINO, SYMPHOR.

Suppléants: MM. Louis ANDRE, BASSOLETH, BOISROND, PUGNET.

Excusés : MM. Henri CORNAT, COURROY, de ROCCA SERRA, Jean-Louis ROLLAND, TELLIER, TRELLU, Joseph YVON.

Absents : MM. BORDENEUVE, Jean DOUSSOT, DURIEUX, GOLVAN, JEZEQUEL, LAMINE GUEYE, PAUMELLE, Mlle RAPUZZI.

-:-:-:-:-

.../...

ORDRE DU JOUR

I - Désignation d'un membre de la Sous-Commission de contrôle des Entreprises nationalisées.

II - Questions diverses.

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

COMPTE RENDU

Sous-Commissions légales

M. LE PRESIDENT.- Mes chers Collègues, nous allons tout d'abord procéder à des désignations dans les sous-commissions. Il en est ainsi décidé.

M. Roger Lachèvre est désigné pour faire partie de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées et MM. de Rocca-Serra et Symphor sont nommés respectivement membre titulaire et membre suppléant de la Commission de coordination de la Recherche scientifique et du progrès technique.

M. LE PRESIDENT.- Je profite de cette brève réunion pour vous rappeler que nous avions projeté une enquête sur les ventes de paquebots. La situation dans ce domaine ne s'est pas améliorée, au contraire. Aussi, je crois que nous devrions envisager de nous saisir de la question.

M. ABEL-DURAND.- Tout à fait d'accord.

M. ANDRE.- Je voudrais poser une question ; pourquoi des paquebots, non rentables sous pavillon français, le seraient-ils sous pavillon étranger ?

M. LE PRESIDENT.- C'est justement ce que notre enquête a pour objet de définir.

En fait, le trafic passagers sur l'Atlantique Sud est composé surtout d'émigrants alors que nos paquebots sont conçus pour une clientèle de luxe.

.../...

D'autre part, j'envisage d'organiser une réunion de la Commission à Nantes, dans la deuxième quinzaine de ce mois, réunion complétée par une visite des chantiers de construction navale de Saint-Nazaire.

Si vous en êtes d'accord, il conviendrait de recueillir un assez grand nombre d'adhésions afin que nous soyons en mesure de représenter suffisamment la Commission.

Il en est ainsi décidé.

Sont retenues pour cette visite les dates des 21 et 22 Juillet.

La séance est levée à 16 heures 30.

Le Président,